Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 09 / 10. FEBRUAR 2021

Last-Minute-Vertrag für Hamilton

Kurze Laufzeit, weniger Geld

Supercross-WM

Ken Roczen feiert Hattrick

Analyse der F1-Duelle

Schumi & Vettel müssen liefern

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 09



MotoGP-Interview: Alex Rins

Kämpft Suzuki erneut um die Meisterschaft?



IndyCar-Wechsel: Romain Grosjean

Oval-Absage wegen Feuer-Unfall in Bahrain



NASCAR-Interview: Chase Elliott

Erster Daytona-Sieg nach Titel-Party?

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

INDYCAR

PORSCHE/TAP



PETRONAS

Editorial

Hamilton unterschreibt einen neuen Einjahresvertrag. Die kurze Laufzeit mag überraschen, bringt Mercedes in ungewissen Zeiten aber maximale Flexibilität.

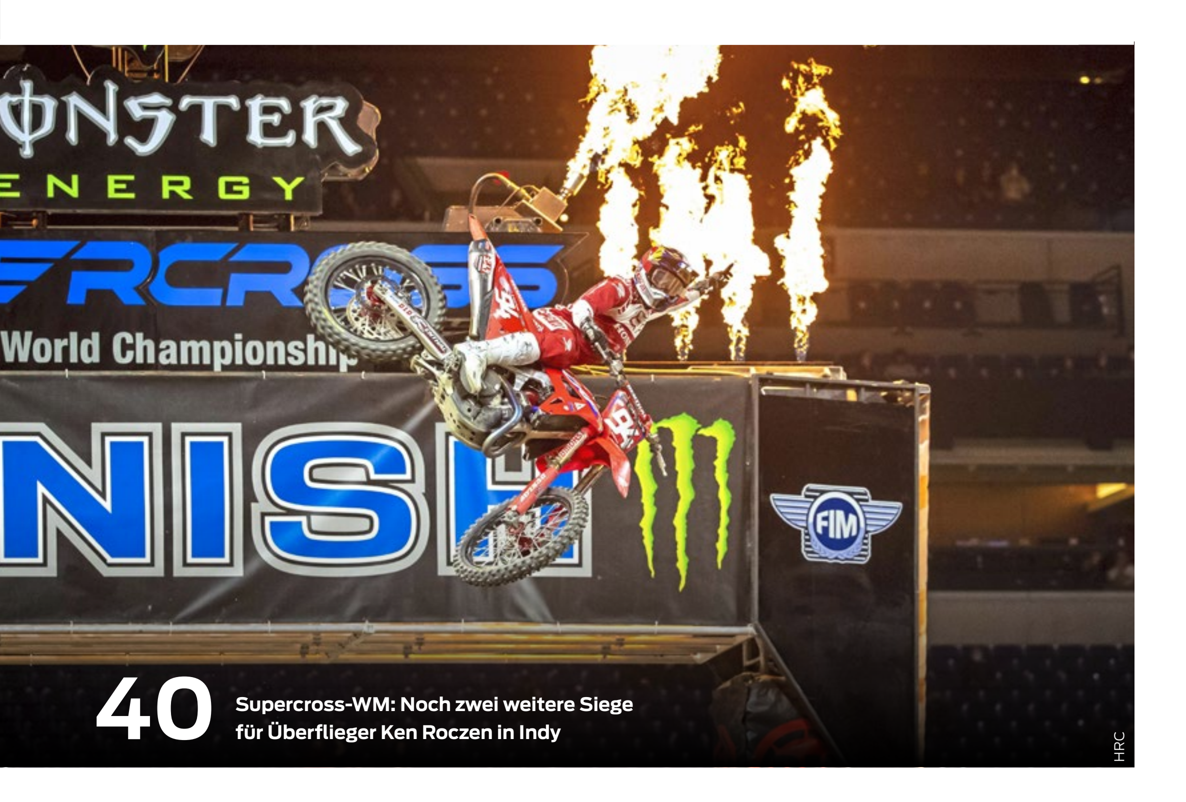
Es dauerte bis Februar, bis die Dauersieger wieder zueinandergefunden haben. Lewis Hamilton hat zum dritten Mal seinen Vertrag bei Mercedes verlängert. Aus sportlicher Sicht war es ein Selbstläufer, ansonsten eine zähe Partie, auch wenn der dichte Terminkalender 2020 und Corona dazwischenfunkten. Doch es gab ein paar Detailfragen, die längeren Klärungsbedarf hatten. Das Gehalt hat sicher eine zentrale Rolle gespielt. Da muss Hamilton mit Abstrichen leben. Dafür kommt ihm Mercedes an anderer Stelle entgegen.

Irgendwann musste der Champion einsehen, dass selbst ein Topstar in diesen Zeiten mit weniger leben muss. Genug verdient hat er ja ohnehin schon. Dafür hat man sich im Gegenzug auf eine pfiffige Lösung verständigt. Mercedes und sein Star gründen eine gemeinnützige Stiftung. Beide zahlen zu gleichen Teilen „einen substanziellen Millionenbetrag ein", um benachteiligten Gruppen in den Motorsport zu helfen. Das ist Hamilton eine Herzensangelegenheit. Von einem Mitspracherecht bei der Elektromobilität ist hingegen keine Rede. Es wäre auch lächerlich gewesen, wenn sich Mercedes von einem Fahrer vorschreiben hätte lassen, welche Autos es zu bauen hat.

Auch wenn George Russell bei seinem einzigen Auftritt im Mercedes in Bahrain gezeigt hat, dass er ein großes Talent ist: Hamilton wäre für Mercedes ein großer Verlust gewesen. Der siebenfache Titelträger ist seit Jahren die Konstante. Ein Pilot, der kaum Fehler macht. Selbst nicht, wenn der Druck von hinten doch mal groß ist. Hamilton ist, was ein Lionel Messi im Fußball, ein Tom Brady im Football und ein LeBron James im Basketball sind: ein Spieler, den jeder im eigenen Team haben und nicht bei der Konkurrenz sehen will. Mit einem Russell im Cockpit wären die Chancen von Mercedes auf den nächsten Durchmarsch in der WM gefallen. Wer weiß: Vielleicht schafft Red Bull tatsächlich den Anschluss. Dann werden Hamiltons Qualitäten gegen den pfeilschnellen Max Verstappen umso gefragter sein. Der hochdekorierte Weltmeister lässt sich auch besser vermarkten als der junge Kollege. Wahrscheinlich kein Fahrer ist inzwischen weltweit bekannter als Hamilton.

Der neue Vertrag gilt für eine Saison. Das mag überraschen, ist aber vor allem für Mercedes perfekt. Ich glaube nicht, dass Hamilton bis Sommer in eine bessere Verhandlungsposition kommt. Zu präsent wird Corona weiter sein. Mit einem 36-Jährigen plant man besser von Jahr zu Jahr. Vielleicht verliert Hamilton doch nach dem achten Titel die Lust. Ansonsten: Wer soll ihn wegschnappen? Mercedes ist die attraktivste Option im Feld. Wolff hat für sein Team die maximale Flexibilität geschaffen. Beide Fahrer-Verträge laufen Ende 2021 aus. Mercedes ist gewappnet, sollte die F1 aus Kostengründen entscheiden, die Fahrergehälter doch noch in das Budget Cap zu packen. Auf Russell kann man immer zugreifen. Und wenn Red Bulls Motorenplan vielleicht doch Verstappen verstimmt, könnte die beste Alternative zum Weltmeister frei werden.

Andreas Haupt
Redakteur



HRC

Neues Spiel, neues

Nur drei von zehn Teams gehen kommende Saison mit derselben Fahrerpaarung an den Start wie schon 2020. Die internen Duelle versprechen dieses Jahr besonders viel Zündstoff. Wir analysieren, wer am meisten zu verlieren hat und wer die großen Gewinner werden könnten.

Von: **Tobias Grüner**

MERCEDES
Hamilton vs. Bottas





Anderthalb Monate vor dem Saisonstart in Bahrain hat Mercedes endlich den neuen Einjahresvertrag mit Lewis Hamilton unter Dach und Fach gebracht. So wird es kommende Saison zum fünften Kräftemessen mit Valtteri Bottas kommen. Die Bilanz bisher fällt niederschmetternd für den Finnen aus. Seit er 2017 Nico Rosberg im Silberpfeil ersetzte, sammelte Bottas in 79 Rennen 430 Punkte weniger als der Platzhirsch aus England. Vor allem im Rennen macht Hamilton regelmäßig kurzen Prozess. Nur fünf seiner 16 Pole-Positions konnte Bottas in Siege ummünzen. Weil Mercedes aber auch mit einem schwächelnden B-Fahrer stets den Konstrukteurspokal abräumte, sah Teamchef Toto Wolff bisher keine Veranlassung für einen personellen Wechsel.

Doch das könnte sich schon bald ändern. Nach dem fulminanten Auftritt von Junior-Pilot George Russell in Bahrain wird der Druck von außen immer größer. Medien und Fans wünschen sich eine Beförderung des Youngsters, um Hamilton mit einer neuen Herausforderung zu konfrontieren. Außer Bottas selbst glaubt in der aktuellen Konstellation wohl keiner mehr an ein Mercedes-Duell auf Augenhöhe, schon gar nicht über eine komplette Saison. Zwei Siege im schnellsten Auto des Feldes waren 2020 einfach zu wenig.

„Der Kampf gegen Lewis ist zermürbend", gab Bottas am Saisonende zu. „Manchmal bin ich nah dran oder kann ihn sogar schlagen. Aber die WM viermal in Folge zu verlieren, ist schwer zu akzeptieren." Will er sein Cockpit behalten, muss er 2021 das Unmögliche möglich machen. Sollte der 31-Jährige ein weiteres Mal den Kürzeren ziehen, dürfte es wohl seine letzte Saison im Silberpfeil-Cockpit sein. Beklagen kann sich Bottas dann nicht. Er hatte seine Chance.

RED BULL
Verstappen vs. Pérez





Ähnlich brisant wie bei Mercedes ist auch die Konstellation bei Red Bull. Seit dem Abgang von Daniel Ricciardo hatten die Verantwortlichen im eigenen Junior-Kader vergeblich nach Fahrern gesucht, die Max Verstappen Paroli bieten können. Pierre Gasly und Alexander Albon gelang es nie, das Duell auch nur annähernd ausgeglichen zu gestalten. Die Verzweiflung der Teamführung wuchs zuletzt so weit an, dass man mit Sergio Pérez nun einen Piloten von außerhalb verpflichten musste. „Wir haben jetzt einen Fahrer, der nahe an Max dran sein wird, sodass wir nicht mehr als Ein-Mann-Team agieren", ist sich Teamberater Helmut Marko sicher.

Pérez kommt mit viel Vorschusslorbeeren. Der überraschende Sieg in Bahrain ließ die Aktien des Mexikaners in die Höhe schnellen. Dabei stand der Routinier bei vielen Experten schon vorher hoch im Kurs. Zehn Podiumsplätze in meist unterlegenem Material sprechen eine deutliche Sprache. Der Neuling gab nach der Vertragsunterschrift auch gleich mal eine Kampfansage ab: „Wenn unser Auto schnell genug für den Titel ist, dann werde ich sicherstellen, dass wir ihn auch holen."

Im internen Duell gibt es für beide Fahrer viel zu gewinnen. Sollte sich Verstappen gegen einen anerkannten Racer wie Pérez ähnlich klar durchsetzen wie zuvor gegen den Red-Bull-Nachwuchs, würde sein Marktwert durch die Decke gehen. Sollte das Duell aber auch nur einigermaßen ausgeglichen ausfallen, muss sich Pérez wohl so schnell keine Gedanken mehr um seine F1-Zukunft machen. Die Vergangenheit hat aber auch gezeigt, dass


RENAULT

Mit Alonso und Ocon hat Alpine gleich zwei Fahrer unter Vertrag, die nicht gerade als Teamplayer bekannt sind

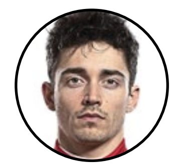
Glück

man an der Messlatte Verstappen schnell mal zerbrechen kann. Ein Problem für den Neuling im Bullenstall könnte seine Quali-Schwäche werden. An der Spitze des Feldes ist die Luft dünner, da lassen sich Plätze im Rennen nicht so leicht aufholen wie im Mittelfeld.


FERRARI

Sainz bei Ferrari nur Wasserträger?

FERRARI
Leclerc vs. Sainz

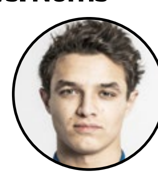



Die Nachricht von der Ausmusterung Vettels schlug im Mai 2020 ein wie ein Bombe. Viele Experten warfen Teamchef Mattia Binotto damals vor, der Konfrontation mit zwei A-Fahrern aus dem Weg gehen zu wollen. Er habe mit Carlos Sainz einen ordentlichen Wasserträger geholt, der Charles Leclerc kaum ernsthaft gefährden könne. Es scheint, als solle das alte Ferrari-Erfolgsrezept aus Zeiten von Schumacher und Barrichello wieder zur Anwendung kommen.

Doch Sainz denkt gar nicht daran, sich mit der Rolle des Nebendarstellers zufriedenzugeben: „In meinem Vertrag steht, dass das Team über den Fahrer gestellt wird. Aber von einer Nummer 2 oder von Unterstützung steht da nichts.“ Mit starken Teamkollegen kennt sich der Spanier schon aus. Die ersten 23 Rennen seiner Formel-1-Karriere fuhr Sainz bei Toro Rosso an der Seite von Verstappen. Das Duell ging damals nach Punkten relativ eindeutig verloren.

Zuletzt gewann der Madrilene jedoch deutlich an Profil. Sainz stellte für Lando Norris eine hohe Messlatte dar und half McLaren als Teamleader wieder in die Erfolgsspur. Die Erwartungen bei Ferrari sind überschaubar. Sollte Sainz nicht komplett eingehen, kann er praktisch nur gewinnen. Aber auch für Leclerc bietet das neue Duell Chancen. Nach der Glanzleistung im Vorjahr kann er nun in die Riege der absoluten Top-Fahrer aufsteigen. Ex-Teamkollege Vettel traut Leclerc offenbar Großes zu. In einer persönlichen Widmung zum Abschied schrieb der Heppenheimer: „Du bist der talentierteste Fahrer, der mir in 15 Jahren Formel 1 begegnet ist. Verschwende es nicht!“

MCLAREN
Ricciardo vs. Norris

In den letzten Jahren lief das Teamduell bei McLaren für Formel-1-Verhältnisse ungewöhnlich harmonisch ab. Quasi als Kontrast zu den alten Alonso-Zeiten präsentierten sich Lando Norris und Carlos Sainz nicht nur auf der Strecke als Einheit, sondern auch außerhalb. Fahrerisch bewegte sich das Duo auf einem ähnlichen Niveau. Sowohl im Quali-Duell als auch beim Vergleich nach Punkten lagen beide Piloten dicht beieinander. Eine echte Rivalität entstand aber nie, was auch ein Verdienst von Teamchef Andreas Seidl war.

Kommende Saison dürfte das Management der Fahrer aber etwas anspruchsvoller werden. Mit Daniel Ricciardo hat McLaren den Abgang von Sainz mehr als kompensiert. Der hochtalentierte Australier gab ein gut dotiertes Werkscockpit bei Renault auf, um McLaren bei der Rückkehr zu alten Glanzzeiten zu helfen. Laut Firmenboss Zak Brown war das vor allem Seidl zu verdanken: „Daniel ist ein großer Andreas-Fan. Ich denke, das hat eine große Rolle in seinem Entscheidungsprozess gespielt. Er sagt: ‚Andreas ist ein Monster‘. Und ich glaube, er meint das auf eine gute Art und Weise.“

Im Gegenzug steigen aber auch die Ambitionen. Wird der Aufwärtstrend nicht fortgesetzt, kann die Stimmung schnell kippen. Ricciardo gilt in der Szene als lächelnder Killer, der stets das Maximum rausholt. Norris muss nur mal bei Nico Hülkenberg nachfragen, zu was der 31-Jährige aus Perth fähig ist. Die Frage lautet, wie Norris mit der Situation umgeht, wenn es mal ein paar Quali-Klatschen in Folge setzt. Allerdings ist eine anerkannte Größe wie Ricciardo auch eine große Chance für den 21-Jährigen, selbst in den Kreis der Top-Fahrer aufzusteigen.

ASTON MARTIN
Stroll vs. Vettel




Kaum ein Team schrieb 2020 so viele Schlagzeilen wie Racing Point. Und schon jetzt lässt sich feststellen, dass das Interesse auch nach der Umwandlung zum Aston-Martin-Werksteam nicht nachlassen wird. Ganz im Gegenteil. Mit der Verpflichtung von Sebastian Vettel gelang Teamchef Otmar Szafnauer ein echter Coup. Der vierfache Weltmeister verleiht dem ganzen Projekt Glaubwürdigkeit und bringt natürlich Aufmerksamkeit. ▷


MCLAREN

Die Verpflichtung von Ricciardo ist gleichzeitig Gefahr und Chance für Norris

Nun muss Vettel beweisen, dass sein Wechsel nicht nur die PR-Abteilung glücklich macht. Nach seinem Pleitejahr 2020 braucht es dringend positive Meldungen von der Rennstrecke. Bei Ferrari passte Vettel das Auto nicht, und gegen ein Supertalent wie Leclerc kann man auch mal alt aussehen. Um zu zeigen, dass das nur ein Ausrutscher war, braucht es nun gegen Besitzersohn Lance Stroll einen klaren Sieg im Teamduell – so wie es Pérez gelang. Alles andere wäre eine riesige Enttäuschung.

Sein neuer Arbeitgeber hat keine Zweifel, was die Qualitäten des 33-Jährigen angeht. „Wir können ihm das bieten, was er braucht, um zu seiner alten Form zurückzukehren. Unser ganzes Team will ihn. Das wird er spüren. Wir wissen, dass er uns genauso viel bringen kann, wie wir ihm. Bei uns kann er seinen zweiten Frühling erleben“, verspricht Technikchef Andy Green. Dass Vettel gegen den vor allem in der Qualifikation schwächelnden Stroll den Kürzeren zieht, ist keine Option.

ALPINE
Alonso vs. Ocon





Mit Fernando Alonso muss noch ein weiterer Mehrfach-Weltmeister beweisen, dass er noch nicht zum alten Eisen zählt. Die Rückkehr von Fernando Alonso zu dem Team, mit dem er 2005 und 2006 den Titel holte, versetzte letzten Juli ganz Spanien in helle Aufregung. Die Aussicht auf das Comeback überstrahlte sogar eine enttäuschende Saison, die Renault auf Rang 5 der Teamwertung abschloss. Doch 2021 soll alles besser werden. Die Werks-Equipe wird unter dem Namen der Sportwagentochter Alpine antreten, das Auto bekommt einen neuen Anstrich und mit Davide Brivio gibt es auch einen neuen Renndirektor.

Die Teamführung sollte sich auf harte Zeiten einstellen. Fahrer wie Alonso werden von den Engländern gerne als „High Maintenance Driver“ bezeichnet, sie erfordern wörtlich übersetzt also einen hohen Wartungsaufwand. Und mit Esteban Ocon sitzt im Schwesterauto noch ein Pilot, der sich in der Vergangenheit nicht gerade den Ruf als Teamplayer erarbeitet hat. Hier werden hinter den Kulissen ordentlich die Funken fliegen.

Sollte Alonso im internen Duell den Kürzeren ziehen, müssen sich die Verantwortlichen warm anziehen. Ob am Funk oder über die Presse – der 39-jährige Asturier beherrscht bekanntlich alle Tricks der Kommunikation. Gegen diesen ausgebufften Gegner kann Ocon aber auch beweisen, dass er das große Talent ist, für das ihn viele Experte schon seit seiner titelreichen Junior-Laufbahn halten. Fährt der Franzose aber nicht aus dem Schatten seines berühmten Teamkollegen heraus, könnte der Spaß in der Königsklasse schnell vorbei sein. Es wäre nicht die erste Formel-1-Karriere, die Alonso beerdigt. Fragen Sie mal Stoffel Vandoorne!

ALPHA TAURI
Gasly vs. Tsunoda





Beerdigte Karrieren ist auch das passende Stichwort, mit dem sich das Kapitel zu Alpha Tauri beginnen lässt. Das Junior-Team von Red Bull hat in den vergangenen Jahren schon einige Fahrer verschlissen. Mit Daniil Kvyat musste auch diesen Winter wieder einer gehen, den wir so schnell wohl nicht mehr auf der großen Bühne wiedersehen werden. Der Russe wurde durch Nachwuchsmann Yuki Tsunoda ersetzt, womit Teamchef Franz Tost gleichzeitig auch noch Motorenpartner Honda glücklich machte.

Die Vorzeichen im internen Zweikampf sind klar. Pierre Gasly geht mit 64 Rennstarts und einem Grand-Prix-Sieg Vorsprung in das Duell. Der Franzose muss von Anfang an klarstellen, dass an seiner Stellung als Teamleader nicht zu rütteln ist. Nach den Glanzleistungen der Vorsaison geht es aber nicht nur darum, Tsunoda in die Schranken zu verweisen, sondern auch darum, sich wieder für eine Chance beim Red-Bull-A-Team zu empfehlen. Gasly wird dabei sicher mit einem Auge immer schauen, wie sich Pérez gegen Verstappen schlägt.

Für Tsunoda hingegen wäre es schon ein Erfolg, nicht komplett unterzugehen. Bei ersten Tests konnte der Sohn eines Mechanikers die Ingenieure mit einem guten technischen Verständnis beeindrucken. Unklar ist, ob der 20-Jährige aus Sagamihara auch körperlich bereit ist. Die ersten Probeläufe zeigten noch Verbesserungsbedarf bei der Konstanz und dem Reifenmanagement. Große Sorgen, dass er das nächste Opfer auf dem Red-Bull-Fahrerfriedhof wird, muss sich der Rookie aber nicht machen. Die sonst so kurze Leine von Helmut Marko fällt in diesem Fall etwas länger aus. Das liegt nicht nur an Tsunodas Verbindung zu Honda, sondern auch am Mangel an Alternativen im Junior-Kader.

ALFA ROMEO
Räikkönen vs. Giovinazzi





Vom jüngsten Piloten im aktuellen Fahrerfeld geht es nahtlos über zum Alterspräsidenten. Kimi Räikkönen startet dieses Jahr bei Alfa Romeo in seine 19. Formel-1-Saison. Mit der Rekord-Erfahrung von 330 Grands Prix lässt sich der Iceman natürlich nicht mehr von einem Teamkollegen aus der Ruhe bringen. Schon gar nicht von einem Antonio Giovinazzi, der in seinen 40 Formel-1-Starts noch nicht beweisen konnte, dass er seinen Platz unter den besten 20 Fahrern der Welt verdient hat.

Der Italiener wäre in der Winterpause fast schon gegen Mick Schumacher ausgetauscht worden. Doch in letzter Minute fanden sich einflussreiche Fürsprecher aus dem Umfeld des Alfa-Konzerns, die sich die Formel 1 ohne italienischen Piloten nicht vorstellen konnten.

Mit 27 Jahren ist Giovinazzi aber längst kein Junior mehr. Große Leistungssprünge sind eigentlich nicht mehr zu erwarten. Schafft er den ersten Sieg im Duell mit Räikkönen nicht, besteht erneut die Gefahr einer Ausmusterung. Die Alternativen in der Ferrari-Akademie heißen Robert Shwartzman und Callum Ilott. Sie scharren bereits mit den Hufen. Immerhin mangelt es Giovinazzi nicht an Selbstvertrauen. Als Ferrari die Verpflichtung von Carlos Sainz bekannt gab, erklärte der Alfa-Pilot: „Eigentlich hatte ich gehofft, dass ich eine Chance bei der Scuderia bekomme.“

MOTORSPORT IMAGES

Die Red-Bull-Führung hofft, dass Neuzugang Sergio Pérez etwas näher an Max Verstappen dran ist als seine glücklosen Vorgänger

HAAS
Schumacher vs. Mazepin




Während die meisten Teams in der Winterpause nur einen Fahrer austauschten, hat sich Haas personell komplett neu aufgestellt. Vier Jahre mit Romain Grosjean und Kevin Magnussen waren Teamchef Guenther Steiner offenbar genug. Jetzt bekommen junge Piloten eine Chance. Eine große Wahl hatten die Verantwortlichen bei den Personalentscheidungen aber nicht. Nach einem Deal mit Ferrari bestimmten die Italiener, dass Mick Schumacher eines der Cockpits erhält. Beim zweiten Auto wählte Haas einfach den Fahrer, der das meiste Geld bringt. Das war in diesem Fall Nikita Mazepin, der vom russischen Chemie-Konzern Uralkali unterstützt wird.

Die Sympathien bei den Fans sind klar verteilt. Mazepins Image war nach einigen Ausrastern in den Juniorserien bereits angekratzt. Doch nach seinem


HAAS

Der Name Schumacher ist zurück

inakzeptablen Busengrabscher-Video auf Instagram ist der Russe endgültig zur unerwünschten Person erklärt worden. In den sozialen Medien formierte sich eine Bewegung, die den sofortigen Rauswurf des Paydrivers fordert. Mazepin steht also schon vor seinen ersten Kilometern im Haas-Renner unter enormem Druck. Er muss möglichst schnell positive Schlagzeilen auf der Rennstrecke schreiben.

Mit einem hohen Druck hat Mick Schumacher schon seine ganze Karriere zu kämpfen. Der große Name verpflichtet. Und auch für die Sympathien der Fans kann sich der 21-Jährige nur wenig kaufen. Sowohl in der Formel 2 als auch in der Formel 3 brauchte Schumacher jeweils ein Jahr Anlauf. So viel Zeit zur Eingewöhnung bleibt in der obersten Rennklasse nicht. Zwar kann sich der Rookie im Haas etwas im Hinterfeld verstecken, doch zumindest das Teamduell muss Schumi jr. für sich entscheiden, will er in der Hierarchie der Ferrari-Fahrer weiter aufsteigen. So gesehen ist der nicht untalentierte Mazepin ein undankbarer Gegner. Für Schumacher gibt es gegen einen russischen Bezahlfahrer nicht viel zu gewinnen.



WILLIAMS
Russell vs. Latifi




Eine ähnliche Konstellation wie bei Haas gibt es auch bei Williams. Das Traditionsteam aus Grove setzt ebenfalls auf einen ambitionierten Werks-Junioren und einen Nachwuchsmann, der ordentlich Geld in die Kasse spült. Hier muss George Russell aber nichts mehr beweisen. Seine Bilanz aus den vergangenen Jahren spricht eine deutliche Sprache. Der Brite muss eigentlich nur die bisherigen Leistungen bestätigen und hoffen, dass Bottas im Duell mit Hamilton kein Wunder gelingt. Dann sollte der Beförderung zu Mercedes nichts mehr im Wege stehen.

Im Fall von Nicholas Latifi dürfte der Druck etwas steigen. Im zweiten Jahr ist es vorbei mit dem Welpenschutz. Der Kanadier muss zulegen, will er das Image des Paydrivers ablegen. Dank seiner Sponsoren im Hintergrund läuft er zwar nicht so schnell Gefahr, das Cockpit zu verlieren. Aber wenn man schon im langsamsten Auto des Feldes sitzt, dann sollte man wenigstens ab und zu den eigenen Teamkollegen schlagen. Schon mit sporadischen Erfolgen gegen Russell könnte Latifi seinen Marktwert erhöhen. ■


MOTORSPORT IMAGES

Für den Traum vom Ferrari-Aufstieg muss Schumacher Mazepin schlagen



Wieder Spaß an der A

Aston Martin setzt große Hoffnungen in Sebastian Vettel. Mit seiner Erfahrung will man ein Spitzenteam werden. Der Ex-Weltmeister soll in neuem Umfeld zu alter Stärke zurückfinden. Und den Spaß am Rennfahren wiedererlangen.

Von: **Andreas Haupt**

Für Ferrari wurde Sebastian Vettel zu einem Auslaufmodell. 2019 und 2020 stand der erfolgsverwöhnte Heppenheimer im Schatten von Charles Leclerc, der im Sturm die Herzen des Rennstalls der Herzen erobert hatte. Während der Ex-Weltmeister haderte, fuhr Leclerc mit jugendlichem Eifer über offensichtliche Probleme des Autos hinweg. Auf der anderen Seite ging das Vertrauen verloren, mit Vettel eines Tages doch die Siegesserie von Mercedes zu beenden. Ferrari legte sich fest: Der Monegasse ist die Zukunft. Um ihn herum gibt es den Neustart. Mit ihm hat man die Zeit dafür: Leclerc ist erst 23. Ohne Vettel spart sich Ferrari einen großen Gehaltsposten.

Je länger die Beziehung andauerte, desto mehr Luft entwich. Vettel fehlte zum Schluss die Nestwärme, die jeder Rennfahrer braucht. Die will ihm Aston Martin geben. Das Team lechzt nach seiner Erfahrung, nach neuen Denkanstößen, nach einer Werbefigur. Aston Martin verspricht sich mit ihm eine erfolgreiche Zukunft. Die Mannschaft um Teamchef Otmar Szafnauer will mit Zuneigung den alten Vettel reaktivieren, der selbst einmal fleischgewordene Siegesmaschine war.

!

Aston Martin – ehemals Racing Point – hatte 2020 das drittschnellste Auto. Wenn es so weiterläuft, könnte Vettel im ein oder anderen Rennen auf das Podest fahren.

Performance als Priorität

„Wir können ihm ein Umfeld bieten, wo das Rennfahren, wo die Formel 1 ihm wieder Spaß macht“, sagt Szafnauer. Raus aus der festgefahrenen Situation, rein in



XPB

Ein Foto aus dem Jahr 2017: Vettel und Szafnauer kennen sich gut. Zusammen wollen sie Spaß und Erfolg haben. Platz 3 ist das Ziel

ein neues Umfeld, in dem keine Politik im Hintergrund gemacht wird. Eines, wo die Teamführung wieder voll hinter Vettel steht, weil es den Parteien um die eine Sache geht: am Wochenende das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. „Spaß bedeutet, aus jedem Zweig des Teams und des Autos das Beste herauszuholen. Wir haben zu 100 Prozent dieselbe Philosophie. Bei uns hat Performance oberste Priorität. Wir zielen darauf, in allen Bereichen auf der Strecke besser zu werden. Wir wollen das Beste aus den Rennwochenenden holen – inklusive Siegen. Darum geht es uns. Und genau darum geht es Sebastian."

Im Januar war Vettel zwei Tage in der Rennfabrik in Silverstone. Dafür musste er wie jeder Mitarbeiter einen Corona-Schnelltest ablegen. Aston Martin testet täglich vor der Eingangstür, um einen Ausbruch des Virus zu verhindern. Schon beim ersten Besuch habe er den Ingenieuren eine neue Richtung aufgezeigt, obwohl er nur virtuell im Rennwagen saß. „Er hat uns angeleitet, welche Daten er braucht, um zu helfen, das Fahrzeug-Setup zu verbessern. Er hat uns auch schon geholfen, die Ergonomie im Cockpit zu verbessern. Wo zum Beispiel die Schalter hingehören und wie sie genutzt werden sollten, um das Auto einfacher zu bedienen. Er ist im Simulator gefahren und hat ihn mit anderen verglichen, die er kennt. Was ist gut an unserem? Wo müssen wir uns verbessern?", führt Szafnauer aus.

Diese Quervergleiche kann Vettel ziehen. Er kennt mit Red Bull und Ferrari zwei Topteams in- und auswendig. Er kennt ihre Simulationswerkzeuge, ihre Arbeitsweise, ihre Methoden, ein Auto weiterzuentwickeln. In dieser Beziehung ist er einem Sergio Pérez voraus. Der Mexikaner ist in seiner momentanen Verfassung wahrscheinlich sogar stärker einzuschätzen, doch Aston Martin war der Auffassung, dass neuer Input den Weg vom Effizienz-Meister zum Spitzenteam beschleunigt.

Der dritte Platz ist das Ziel

Vettel tauscht sich mehrmals in der Woche mit den Ingenieuren aus. Szafnauer: „Er ist sehr wissbegierig. Er fragt dauernd: Warum macht ihr das so, warum nicht anders? In nur zwei Tagen hatte er so viele Fragen. Er stellt sie nicht nur, sondern gibt auch seine Erfahrungen weiter. Genau das brauchen wir. Wir wollen in die Lage kommen, jeden Stein umzudrehen, um die Performance zu verbessern. Ich sehe keinen Mangel an Motivation, kein fehlendes Selbstvertrauen."

Der Teamchef glaubt, dass sich sein neuer Fahrer schnell einleben wird – obwohl Aston Martin von der Mannschaftsgröße eher zu den kleineren Teams zählt. „Wir dürfen nicht vergessen, dass Sebastian ein paar Jahre bei Toro Rosso war. Das ist etwa dieselbe Teamgröße, wie wir sie haben. Sebastian hat ein großartiges Erinnerungsvermögen."

Der Plan bis zu den Wintertests (12.–14. März) sieht vor, dass der Heppenheimer noch mindestens einmal nach England reist, um im Simulator die letzte Entwicklungsstufe zu testen. Eine Testmöglichkeit mit einem alten Auto kann Aston Martin seinem neuen Starfahrer nicht schaffen. „Wir leasen Motor und Getriebe. Nach der Saison müssen wir sie zurückgeben. Deshalb haben wir kein fahrtüchtiges altes Auto." Deswegen fällt die Vorbereitung auf die erste gemeinsame Saison klein aus. Vettel muss sich mit eineinhalb Tagen im Auto abfinden – und ansonsten virtuell Runden drehen. Seine Erfahrung wird ihm helfen. Doch nach sechs Jahren bei Ferrari wird man ihm auch eine Eingewöhnungsphase zugestehen müssen, bis Pilot und Auto harmonieren.

Die Ziele sind abgesteckt: Aston Martin will Dritter in der Team-WM werden. Dafür muss mehr Konstanz her. „Für uns geht es darum, die Tiefen aus der Saison zu bekommen", sagt Szafnauer. „Wenn wir das schaffen, können wir mit unserem Auto Dritter werden. Das ist ein realistisches Ziel." Wie im Vorjahr, als man vier Mal auf das Podest kam, einen Sieg und eine Pole-Position einstrich, soll das Team die Spitze durchwirbeln. „Wir wollen dort weitermachen, wo wir Ende 2020 aufgehört haben. Ich denke, wir sollten schnell aus den Startblöcken kommen und um Podestplätze kämpfen. Wenn es in unsere Richtung läuft, wie in Bahrain oder in der Türkei, sollten wir das Auto auch mal auf Pole stellen können und die Chance auf ein paar Siege haben", hofft der Teamchef.

Die Basis dafür ist vorhanden. Das neue Auto baut auf den guten Genen des alten auf. Wegen der Homologation werden viele Teile übernommen. Die Frage, wie sich die aerodynamischen Einschnitte an Unterboden, Bremsbelüftungen und Diffusor sowie die neuen Reifen auf das Kräfteverhältnis auswirken, wird erst bei den Tests beantwortet. Bis dahin lässt sich Aston Martin offen, ob man das 2021er-Modell vielleicht doch noch einmal für notwendige Nachbesserungen in den Windkanal stellt oder sich voll auf 2022 ausrichtet. ■



FI/FIA

Verlorene Nestwärme: Sebastian Vettel und Ferrari lebten sich auseinander



ASTON MARTIN

Ankunft des neuen Stars: Vettel fährt im Aston Martin DBX in Silverstone vor



Dritte Vertragsverlängerung: So zäh lief es noch nie. Wolff mit Hamilton im Gespräch

Kurzfristig arbeitslos

Lewis Hamilton und Mercedes haben ein halbes Jahr um einen neuen Vertrag verhandelt. Es ging ums Geld, die Vertragsdauer, Mitspracherechte. Hamilton ist nicht der erste Weltmeister, der kurzfristig auf der Straße stand.

Von: **Michael Schmidt**

Streng genommen war Lewis Hamilton 38 Tage lang arbeitslos. Sein alter Vertrag endete am 31. Dezember 2020, und sein neuer wurde am 8.Februar kommuniziert. Zuerst wollte man beide WM-Titel unter Dach und Fach bringen, dann das Saisonende abwarten. Immer kam etwas dazwischen. Weihnachten, Toto Wolffs Corona-Erkrankung, die Anwälte, die Zicken machen. Immer hieß es: Eine Einigung steht kurz bevor.

Wenn sich zwei Parteien bis sieben Wochen vor dem Saisonauftakt Zeit lassen, kann man sich schon mal Gedanken machen, warum ein eigentlich logischer Schritt so lange dauert. Ganz so harmonisch wie man uns glauben lassen will, war es dann doch nicht. Sonst hätten sich die Verhandlungen nicht so in die Länge gezogen. Eines ist klar. Hamilton hat lange auf Zeit gespielt in der Hoffnung, Corona verschwinde und die Welt ticke wieder normal. Das ist nicht eingetreten.

Hamilton wusste auch: Mercedes hatte mit George Russell eine Alternative, er nicht. Das Geld spielte sicher eine Rolle. Angeblich hat der beste Markenbotschafter von Mercedes 45 Millionen Dollar pro Jahr aufgerufen. Politisch unkorrekt in schlechten Zeiten. Dass er nun nur ein Jahr lang unterschrieben hat, lässt vermuten, dass er nicht bekam, was er wollte. Das von Hamilton geforderte Mitspracherecht bei Kampagnen für Vielfalt und Inklusion seines Arbeitgebers wird in eine Stiftung ausgelagert.

Hamilton wollte es offenbar auch nicht riskieren, ein Jahr auszusetzen. Das wäre aus seiner Sicht ein gefährliches Spiel. Max Verstappen hätte in dem Fall schneller seinen Fuß in der Mercedes-Tür als es Hamilton lieb sein könnte. Der beste Verbündete des Rekord-Weltmeisters war das F1-Management. Hamilton ist für Liberty so wichtig wie Valentino Rossi für die MotoGP. Er ist der einzige globale Superstar. Es liegt im Interesse der Serie, ihn zu halten.

Fangios halber Rücktritt

Hamilton ist nicht der erste Weltmeister, der am Ende der abgelaufenen Saison noch nicht mit Brief und Siegel wusste, ob er in der nächsten Saison seinen Titel verteidigen wird. Champions ohne Auto gab es schon öfter. Beispiele gefällig?

Alberto Ascari ging 1954 als Doppel-Weltmeister von Ferrari zu Lancia. Doch der Mann mit dem hellblauen Sturzhelm hatte kein Auto. Chefkonstrukteur Vittorio Jano erteilte dem Lancia D50 erst vor dem allerletzten Grand Prix des Jahres 1954 die Rennfreigabe. Den startete Ascari prompt von der Pole-Position. Der WM-Titel war da längst an Juan-Manuel Fangio vergeben. Ascari vertrieb sich die Zeit davor mit Gaststarts für Ferrari und Maserati. Man stelle sich vor: Hamilton fährt mal für Red Bull, mal für Ferrari.

Auch der große Fangio befand sich am Ende seiner Karriere im luftleeren Raum. Sein Team Maserati zog sich 1958 aus finanziellen Gründen vom Sport zurück. Nur für Fangio wollte das Werk eine Ausnahme machen. Maserati köderte den Maestro noch einmal mit einem abgespeckten 250F mit verkürztem Radstand.

Der Superstar aus Argentinien war geistig bereits zurückgetreten. „Ich wollte auf dem Höhepunkt meiner Karriere aufhören und nicht wie Tazio Nuvolari enden, der den richtigen Zeitpunkt verpasste. Rennen wurden für mich immer mehr zur Verpflichtung. Ich hatte viel Glück in meiner Karriere, und ich wollte es nicht überstrapazieren", wurde er in zeitgenössischen Berichten zitiert. Nach zwei dezenten Auftritten beim Heimrennen in Buenos Aires und beim GP Frankreich erklärte Fangio im Alter von 47 Jahren offiziell seinen Rücktritt.

Köder für Jones

Alan Jones hatte ein Jahr nach seinem Titelgewinn die Lust verloren. Am Ende der Saison 1981 teilte er Frank Williams mit, dass er für die Folgesaison wahrscheinlich nicht mehr bereit stünde. Sein Teamchef wollte das nicht

wahrhaben, hielt das Cockpit offen und legte einen Köder aus. Er bat Jones, das Sechsrad-Auto in Donington zu testen, von dem sich Williams Wunderdinge versprach.

Der Australier erinnert sich: „Ich war ein Idiot, dass ich mich überhaupt darauf einließ. Es war ein saukalter Tag, an dem das Fahren keinen Spaß machte. Es hat meinen Rücktrittswunsch noch bestärkt. Als ich am Abend im Flugzeug nach Australien saß und mir auf Reiseflughöhe ein erstes Fosters aufmachte, wusste ich, dass ich das Richtige getan hatte." Frank Williams engagierte daraufhin Keke Rosberg. Ein guter Schachzug. Rosberg wurde in dem Auto, das für Jones vorgesehen war, Weltmeister.

Sennas erste Zitterpartie

Am meisten erinnert Hamiltons Situation an Ayrton Senna. Bei dem Brasilianer war zwei Mal bis kurz vor Saisonbeginn nicht klar, ob er antreten würde. 1990 wurde zum Krimi. Senna hatte Ende 1989 FIA-Präsident Jean-Marie Balestre der Parteiname für dessen Landsmann Alain Prost beschuldigt und ihm vorgeworfen, er hätte ihm den WM-Titel gestohlen. Das ließ Balestre nicht auf sich sitzen. Der gekränkte Franzose verlangte eine öffentliche Entschuldigung. Und Senna wollte sie ihm nicht geben. So stand seine Superlizenz auf dem Spiel.

Sennas Teilnahme an der Weltmeisterschaft entschied sich erst 22 Tage vor Saisonbeginn. McLaren-Chef Ron Dennis schrieb in seiner Not die Fahrerpaarung Gerhard Berger und Jonathan Palmer in die Nennliste. Sieben Stunden vor Ablauf der Frist traf Sennas Abbitte endlich in Paris ein. Balestre stellte seinem Widersacher mit spöttischen Glückwünschen die Lizenz aus. Senna zahlte es ihm auf der Rennstrecke heim. Er gewann den Saisonauftakt in Phoenix.

Eine Million pro Rennen

Drei Jahre später war Senna verschwunden. Abgetaucht in seinem Winterdomizil Angra dos Reis. Der Brasilianer befand sich wie Hamilton in einem vertragslosen Zustand. Senna zweifelte, ob McLaren mit einem Ford-Kundenmotor in der Lage war, Williams-Renault technisch die Stirn zu bieten. Er wollte keine zweite Pleite-Saison wie die von 1992 erleben. Und er stritt sich mit seinem Teamchef ums Geld. Dennis hatte dem 20-Millionen-Dollar-Mann für 1993 nur sechs Millionen geboten, weil Hauptsponsor Marlboro die Mittel gekürzt hatte. Senna beharrte auf einer Million pro Start. Macht 16 Millionen bei 16 Rennen.

Man einigte sich zunächst auf ein Abkommen Rennen pro Rennen. Senna trieb seinen Chef bis zur Weißglut, weil er São Paulo immer erst verließ, wenn die Bankbürgschaft über die geforderte Million eingetroffen war. Beim achten Rennen in Frankreich war Senna ohne diese Zusage angereist. McLaren machte keine Anstalten, zu zahlen. Das Training ging los, und der dreifache Champion stand stoisch neben seinem Auto. Das war der Moment, an dem der Tabaksponsor den gordischen Knoten löste. Senna bekam für den Rest der Saison die gewünschte Gage, und das unwürdige Katz-und-Maus-Spiel hatte ein Ende.

Auch Alain Prost trieb es einmal auf die Spitze. Ferrari hatte sich Ende 1991 von seinem Chauffeur wegen geschäftsschädigender Kritik getrennt. Da waren alle Cockpits in guten Teams längst vergeben. Ligier sah die Chance, mit Prost ein französisches Superteam aufzubauen. Prost zögerte. Er wollte das neue Auto erst fahren, dann entscheiden. Nach einem Test in Paul Ricard sagte der vierfache Weltmeister ab. Ein Jahr Pause war die bessere Option als in einem nicht konkurrenzfähigen Ligier hinterherzufahren.

Fernando Alonso fehlte diese Konsequenz Ende 2007. McLaren hatte den Spanier zwölf Tage nach der Saison entlassen, weil er das Team als Kronzeuge in der Spygate-Affäre zwischen McLaren und Ferrari bei der FIA-Polizei angeschwärzt hatte. Alonso fühlte sich zu jung für ein Jahr Pause. Nach 38 Tagen in vertragslosem Zustand fand der WM-Dritte von 2007 Unterschlupf bei dem Team, das ihn 2005 und 2006 zum Weltmeister gemacht hatte. Renault setzte dafür Heikki Kovalainen auf die Straße. ■



Umstimmungsversuch: Williams will Jones mit Sechsrad-Auto ködern



Unschlüssig: Fangio fährt 1958 noch zwei Grands Prix. Den Rücktritt im Kopf



Auf Konfrontationskurs: Senna fordert 16 Millionen, Dennis bietet sechs



Heilsamer Test: Prost spürt, dass der 92er-Ligier eine Gurke ist

Formel 1

Zwei Bahrain-Rennen?

Stefano Domenicali hat erstmals seit seiner Ernennung zum neuen Formel-1-Boss über die Pläne für die Königsklasse geredet. Der Italiener versprach, behutsam vorzugehen.

Von: **Tobias Grüner**

Wegen Corona schippert der Formel-1-Dampfer aktuell in rauer See. Da kommt ein neuer Kapitän auf der Brücke gerade recht. Stefano Domenicali hatte seit September Zeit, sich ein Bild von der Lage zu verschaffen. Doch anstatt kreativ zu werken, muss der neue Chef erst einmal Feuer löschen.

So gibt es zum Beispiel immer noch Lücken im Rennkalender. Eigentlich sollte Portimão für den ausgefallenen Vietnam-GP einspringen, doch die Corona-Lage lässt ein Rennen an der Algarve nicht zu. Laut Domenicali könnte die Saison nun mit zwei Rennen in Bahrain starten: „Wir arbeiten nicht nur an einem Plan B, sondern auch an den Plänen C und D.“ Um für mehr Action an GP-Wochenenden zu sorgen, holt der Italiener auch die alte Idee von Sprintrennen am Samstag aus der Schublade. Diese sollen aber offenbar nicht als Ersatz für die Qualifikation, sondern nur zu Showzwecken eingeplant werden. „Wir könnten das bereits diese Saison testen. Klar ist aber schon, dass diese Sprints nicht in umgekehrter Reihenfolge gestartet werden“, so Domenicali. ■



XPB

Gibt es wie schon im Vorjahr einen Bahrain-Doppelschlag in der Formel 1?

Formel 1

Zwei-Prozent-Regel

Am 11. Februar stimmt die Formel-1-Kommission über den Start des neuen Motoren-Reglements und dem damit verbundenen Entwicklungsstopp ab 2022 ab. Vorher müssen die Motoren in einem Leistungsfenster von zwei Prozent liegen.

Von: **Michael Schmidt**

Das neue Motorenformat der Formel 1 nimmt Formen an. Einfacher, billiger, zukunftsweisend, mehr Kontrolle für den Fahrer, aber immer noch Hybrid: So steht es in der Wunschliste der Regelmacher. Das Format soll neue Hersteller in die Formel 1 locken. Audi hat bereits Interesse signalisiert. Der Start für die neue Motorenformel ist für 2025 vorgesehen, also ein Jahr früher als ursprünglich geplant. Ab 2022 soll die Motorenentwicklung eingefroren werden.

Darüber stimmt die Formel-1-Kommission am 11. Februar ab. Vor dem Einfrieren der Entwicklung kommt die Angleichung. Hier streiten sich die Gelehrten. Geplant ist, dass die Hersteller Schwankungen von bis zu zwei Prozent, also rund 20 PS, akzeptieren müssen. Wer Anfang 2022 nicht in diesem Zwei-Prozent-Fenster liegt, soll das Defizit über eine höhere Benzindurchflussmenge ausgleichen dürfen. Puristen befürchten bereits eine Art BoP in der Formel 1. Das streitet das F1-Management ab. Es gäbe noch eine zweite Möglichkeit: Man lässt die Schlechteren so lange entwickeln, bis sie in das Zwei-Prozent-Fenster fallen. Doch das ist für Red Bull nicht praktikabel. Da Honda Ende 2021 aussteigt, ist keiner mehr da, der diesen Motor entwickeln könnte. Man muss also hoffen, dass die nächsten zwei Schritte 2021 und 2022 ausreichen, um alle vier Motoren in ihrer Leistung anzugleichen. ■



RED BULL

Der von Red Bull geforderte Motoren-Entwicklungsstopp kommt ab 2022

NACHRICHTEN

QUOTEN GEHEN RUNTER
Die Formel 1 hat offizielle Zuschauerzahlen veröffentlicht. Demnach gingen die Quoten 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 4,5 Prozent zurück. Die Serien-Bosse machen die Coronakrise dafür verantwortlich, dass weltweit „nur“ noch 87,4 Millionen im Schnitt pro Grand Prix den Fernseher einschalteten. Zufrieden ist man mit der Entwicklung in den sozialen Medien. Hier stieg die Zahl der Follower in einem Jahr um 36 Prozent.

MAZEPIN FÄHRT NEUTRAL
Wegen Doping-Vergehen hat der Internationale Sportsgerichtshof (CAS) einige Restriktionen für russische Sportler auferlegt. So müssen russische Teilnehmer wie F1-Rookie Nikita Mazepin in internationalen FIA-Rennserien als neutrale Athleten ohne Flagge antreten. Bei den Events darf auch nicht die russische Nationalhymne gespielt werden.

F1-PRÄSENTATIONEN
Die Hälfte der Formel-1-Teams hat bereits die Termine für die Vorstellung ihrer neuen Autos bekannt gegeben. McLaren macht am 15. Februar den Anfang. Es folgen Alpha Tauri (19.2.), Alfa Romeo (22.2.), Mercedes (3.3.) und Williams (5.3.).

CORREA-COMEBACK
Juan Manuel Correa kehrt nach seinem schweren Formel-2-Unfall 2019 in Spa zurück ins Cockpit. Der 21-Jährige wird für das ART-Team in der Formel 3 antreten.

INDYCAR IN NASHVILLE
Das zweite Saison-Highlight der IndyCar-Serie neben dem Indy 500 findet in Nashville statt. Die Arbeiten an dem 3,492 langen Stadtkurs haben trotz Corona begonnen. Start und Ziel liegen rund um das Nissan Football Stadium. Von dort geht es zwei Mal über die berühmte Korean Veterans Bridge. Der Music City Grand Prix wird das Heimrennen für Josef Newgarden.



GP Südafrika 1971

Andrettis erster Sieg

Im Jahr nach Jochen Rindt gab es zunächst keinen eindeutigen Favoriten. Das zeigte sich beim Saisonauftakt in Südafrika. Jackie Stewart startete von der Pole-Position, Denis Hulme führte den Großteil des Rennens an und Mario Andretti gewann mit einem starken Schlussspurt.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 fuhr 1971 ohne Titelverteidiger. Jochen Rindt starb noch vor seiner Krönung zum Weltmeister. Vor der neuen Saison wollte sich keiner auf einen Favoriten festlegen. Ende 1970 hatten die Ferrari mit vier Siegen in fünf Rennen den stärksten Eindruck gemacht. Jackie Stewart fuhr den neuen Tyrrell bei allen drei Starts in die erste Startreihe. Auch B.R.M. schien mit seiner Veteranen-Paarung Jo Siffert und Pedro Rodriguez und besseren Motoren gut gerüstet. Lotus traute man trotz des Überraschungssieges von Emerson Fittipaldi beim GP USA im Vorjahr keinen Titel zu. Die Lotus-Piloten in den modifizierten Siegerautos von 1970 waren noch zu grün.

Ein Teil der Teilnehmer hatte sich bei einem nicht zur WM zählenden Rennen in Buenos Aires auf die Saison eingeschossen. Chris Amon gewann den Probegalopp ohne WM-Punkte. Beim offiziellen Auftakt in Südafrika standen 25 Fahrer am Start, so viel wie seit dem GP Deutschland 1967 nicht mehr. Nach Jahren der Dürre füllte sich das Feld wieder. Ferrari, B.R.M., March und Surtees brachten je drei Autos an den Start. Fünf der neun Teams hatten dicke Sponsorenaufkleber auf ihren Autos. Die ersten 20 Fahrer lagen innerhalb von 2,9 Sekunden. Nicht ins Bild passte die überlegene Pole-Position von Jackie Stewart. Der Tyrrell-Pilot distanzierte Chris Amon im Matra um 0,6 Sekunden und Ferrari-Pilot Clay Regazzoni um neun Zehntel. Dabei saß Stewart noch im Vorjahresmodell 001.

Stewart erbte Platz 2

Ein Teil seiner Überlegenheit ging auf das Konto einer neuen Motorenentwicklung von Cosworth, die unter dem Namen „Serie 11“ an die Kunden vertrieben wurde. Der Champion von 1969 bekam Cosworths neue Waffe gegen die Zwölfzylinder zunächst exklusiv. Im Rennen geigte Stewart zwar immer in der Spitzengruppe mit, sah aber nie wie ein möglicher Sieger aus. Den zweiten Platz erbte der Schotte nur dank zahlreicher Ausfälle.

ZAHL DES RENNENS

7

der insgesamt zwölf Ausfälle gingen auf das Konto von Motorschäden. Die Hitze und die Höhenlage von 1800 Metern setzte den Triebwerken zu. B.R.M. verlor sein ganzes Team durch überhitzte Motoren.

DAS RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Mario Andretti	Ferrari	79 Runden	1:47.35,5 h = 180,804 km/h
2.	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	79 Runden	1:47.56,4 h + 20,9 s
3.	Clay Regazzoni	Ferrari	79 Runden	1:48.06,9 h + 31,4 s
4.	Reine Wisell	Lotus-Cosworth	79 Runden	1:48.44,9 h + 1.09,4 min
5.	Chris Amon	Matra	78 Runden	- 1 Runde
6.	Denis Hulme	McLaren-Cosworth	78 Runden	- 1 Runde

Schnellste Runde: Mario Andretti (Ferrari), 1.20,3 min = 183,990 km/h

DATEN ZUM RENNEN

GP Südafrika 1971, 6. März 1971, Kyalami

Wetter:	37 °C, schwül
Distanz:	79 Runden à 4,104 km = 324,216 Kilometer
Nennungen:	25
Gestartet:	25
Gewertet:	13
Führungswechsel:	2
Pole-Position:	Jackie Stewart (Tyrrell-Cosworth), 1.17,8 min = 189,902 km/h



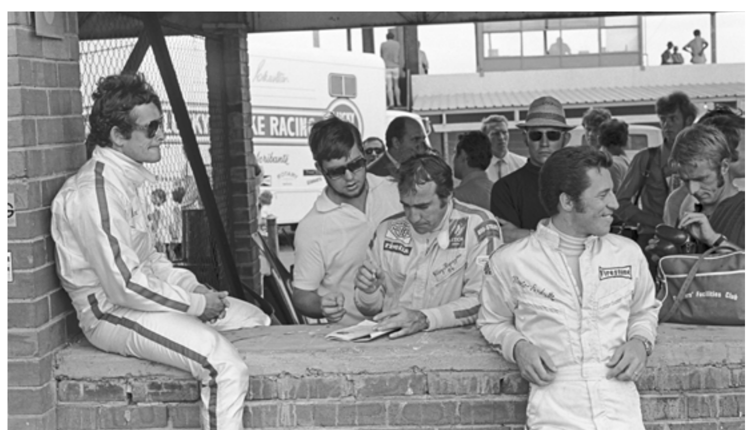
Dreikampf um Platz 4: Nach einem Renndrittel hat Andretti die B.R.M. von Rodriguez und Siffert im Nacken

MOTORSPORT IMAGES

Es war ein Saisonstart voller Überraschungen. Ferraris Gelegenheitsstarter Mario Andretti hatte schon mit seinem vierten Startplatz Ambitionen auf den Sieg angemeldet. Zu Beginn des Rennens blieb der Amerikaner in Lauerposition, während Kollege Clay Regazzoni vorneweg blies, bis er von Denis Hulme in der 17. Runde an der Spitze abgelöst wurde. Je länger das Rennen dauerte, umso stärker wurde Andretti. Erst als er sich auf Platz 2 nach vorne gekämpft hatte, war sein Vorwärtsdrang gebremst.

Hulme im Technik-Pech

Seinen ersten GP-Sieg verdankte der Indy-Sieger von 1969 dem Pech von Denis Hulme. An dessen McLaren M19A brach fünf Runden vor Schluss ein Längslenker der Hinterachse. Das erzwang einen Boxenstopp. Der Neuseeländer wurde noch bis auf Platz 6 durchgereicht.



MOTORSPORT IMAGES

Ferrari-Team zum Saisonauftakt: Ickx, Regazzoni, Andretti (v.l.n.r.)



MOTORSPORT IMAGES

Dominator: Hulme führte von der 17. bis zur 75. Runde



MOTORSPORT IMAGES

Starkes Rennen: Surtees fiel auf Platz 2 liegend mit Getriebeschaden aus

Hulme fuhr in Kyalami bei glühender Hitze sein stärkstes Saisonrennen. Das Gleiche galt für John Surtees, der mit seinem Eigenbau bis auf Platz 2 vordrang, bis eine Leitung zum Getriebeölkühler leck geschlagen wurde. Auch die B.R.M. sahen nach einer starken ersten Rennhälfte die Zielflagge nicht. Die Motoren erlitten einen Hitzekollaps. Rodriguez saß im neuen B.R.M. P160, Siffert noch im alten Modell P153. Beide sollten am Ende des Jahres nicht mehr leben.

Für Lotus brachte der GP Südafrika eine große Ernüchterung. Wie alle Firestone-Autos litten die Lotus 72C an starken Reifenvibrationen an der Hinterachse. Emerson Fittipaldi hielt nur drei Runden lang den zweiten Platz und schied später mit Motorschaden aus. Reine Wisell schwamm unauffällig mit dem Strom mit und brachte als Vierter wenigstens drei Punkte auf das Konto des Teams.

Nur ein Matra am Start

Chris Amon konnte aus seinem zweiten Startplatz kein Kapital schlagen. Ein katastrophaler Start warf den Matra-Piloten auf Platz 14 zurück. Der Weg zurück in die Punkteränge war steinig. Teamkollege Jean-Pierre Beltoise fehlte in Südafrika. Der Franzose konnte nach dem Unfall mit Ignazio Giunti bei den 1000 Kilometern von Buenos Aires nur nach Zahlung einer hohen Kaution Argentinien verlassen und musste pausieren, bis das Sportgericht ein Urteil sprach. So lange blieb seine Lizenz eingezogen.

Andretti führte die WM an, hatte aber trotzdem keine Pläne für eine volle Saison. Tatsächlich trat er nur bei sieben der elf Rennen an. „Enzo Ferrari hat bei einem Besuch in Maranello zu mir gesagt: Das kann alles deines sein. Ich musste ablehnen, weil ich in den USA zu gute Verträge hatte. Firestone wollte, dass ich für sie in der USAC-Serie fahre. Da gab es zu viele Terminkollisionen mit der Formel 1.“ ■



INDYCAR/CHRIS OWENS

Back to Business

Alte Bekannte, neue Stars und aufmüpfige Youngsters – auch in diesem Jahr gibt die IndyCar Series wieder reichlich Anlass zur Vorfreude. Pünktlich zu den ersten Tests in Sebring werfen wir einen Blick auf die bisherigen Entwicklungen des Winters sowie die Favoriten für die Mitte April startende zweite Saison der Penske-Ära.

Von: **Philipp Körner**

Eigentlich hätte schon das vergangene Jahr ein besonderes für die IndyCar werden sollen: Mit Roger Penske hatte die Meisterschaft einen beliebten neuen Boss, der Aeroscreen feierte sein Renndebüt und McLaren stieg als Vollzeitteam in die US-Formelserie ein. Doch genau zum Saisonstart in St. Petersburg schlug die Covid-19-Pandemie voll durch und verhinderte kurz vor knapp die Austragung. Es folgten eine Saison im Krisen-Modus sowie das erste Indy 500 im August und, noch viel schlimmer, ohne Zuschauer. Der von Roger Penske umfangreich renovierte, sonst wuselige Indianapolis Motor Speedway glich einer Geisterstadt.

Doch trotz aller Widerstände blieb die IndyCar ihren Tugenden treu und bot wieder guten und vor allem engen Formelsport: Nach einem dominanten Saisonauftakt rettete Scott Dixon seinen sechsten Titel nur knapp ins Ziel, Takuma Sato gewann zuvor zum zweiten Mal das Indy 500.

Alt-Stars und Youngsters

Wegen der verlängerten Saison begann die Winterpause daraufhin relativ spät, das Rennjahr 2020 zog sich wegen Corona bis Ende Oktober. In den letzten Jahren war hingegen schon Mitte/Ende September Schluss – aus Angst vor der quotenstarken NFL-Konkurrenz. So blieb den Teams vor und nach dem Finale diesmal nur wenig Zeit für Planungen und Bekanntgaben.

Am meisten Aufmerksamkeit erzeugte bislang der Wechsel des siebenfachen NASCAR-Cup-Meisters Jimmie Johnson in die IndyCar. Der 45-jährige Rookie wird für Chip Ganassi Racing starten und auf den Ovalen von Tony Kanaan vertreten werden. Bei Ganassi trifft Johnson auf Scott Dixon, Marcus Ericsson und den zweiten Neuzugang Álex Palou. Letzterer kommt von Dale Coyne Racing. Ähnliches beim Team Penske: Auch der liebste Ganassi-Gegner stockt auf ein Quartett auf. Der Meister der Supercars, Scott McLaughlin, stößt dauerhaft zu Josef Newgarden, Will Power und Simon Pagenaud.

> „Ich bin immer noch hungrig, das Indy 500 zu gewinnen. In Indianapolis kann ich als Fahrer am meisten abliefern.“
>
> Marco Andretti

Beim dritten IndyCar-Powerhouse Andretti Autosport schien bis vor einem Monat alles wie immer zu sein – doch dann die überraschende Nachricht: Marco Andretti tritt als Vollzeitfahrer zurück. Der Enkel von Mario und Sohn von Teamchef Michael will sich 2021 auf das Indy 500 konzentrieren und höchstens einzelne Läufe „zum Fithalten“ fahren. Obendrauf plant der Indy-Polesetter des letzten Jahres zukünftig mehr Sportwagen-Rennen zu bestreiten: „Die 24 Stunden von Daytona, die 12 Stunden von Sebring und Le Mans stehen ganz sicher auf meiner Liste.“ Nach seiner Entscheidung setzt sich das neue Andretti-Aufgebot so zusammen: Colton Herta, Alexander Rossi, Ryan Hunter-Reay und Rückkehrer sowie Fanliebling James Hinchcliffe.

McLarens jüngster US-Ableger ist zwar noch nicht ganz auf dem Level der großen drei angekommen, doch nach dem gelungenen Debüt sollen 2021 Rennsiege her. Aus diesem Grund hat das aus Schmidt Peterson Motorsports hervorgegangene Team Oliver Askew gegen Felix Rosenqvist ausgetauscht. Patricio O'Ward durfte hingegen sein Cockpit erwartungsgemäß behalten. Speziell für das Indy 500 setzt McLaren außerdem einen dritten Wagen für Juan Pablo Montoya ein, der die Ausgaben der Jahre 2000 und 2015 gewinnen konnte.

Und auch bei den Mittelfeld-Mannschaften und Hinterbänklern gab es einige nennenswerte Änderungen. Eine beliebte Comeback-Geschichte ist die Teilzeitsaison von Hélio Castroneves im zweiten Honda von Meyer Shank Racing. Ebenfalls positiv aufgenommen wurde das baldige IndyCar-Debüt von Romain Grosjean (siehe rechts).

Erstes Kräftemessen

Obwohl der Saisonstart auf den 18. April verlegt wurde, damit einen Monat später als üblich,

haben die Teams den Testbetrieb für 2021 bereits aufgenommen, viele Neulinge und Rückkehrer waren schon im Einsatz.

Der übliche Schauplatz für die ersten privaten Einstellfahrten ist der von der IMSA bekannte Sebring International Raceway, auf dem die Monoposti jedoch nur die Kurzanbindung befahren können. Die Gesamtstrecke mit ihren extrem rauen Betonplatten wäre eine zu hohe Belastung für die Formelwagen.

Über die letzten drei Wochen verteilt fanden dort mehrere Sitzungen mit wechselnden Teilnehmern statt. Am 1. Februar testeten zum Beispiel die vier Chevrolet des Team Penske, zwei Rahal-Letterman-Lanigan-Honda, zwei McLaren-Chevrolet, vier Andretti-Autosport-Honda und zwei Ed-Carpenter-Racing-Chevy. Die bislang beste (inoffizielle) Zeit des Jahres kam an diesem Tag von Patricio O'Ward im McLaren-Chevy mit der Nummer 5. Der Mexikaner umrundete das Club-Layout in 51,79 Sekunden. Andretti-Pilot Alexander Rossi lieferte mit 51,93 Sekunden direkt dahinter die schnellste Honda-Zeit. Die meisten Runden sammelte Graham Rahal, der im RLL-Honda insgesamt 157-mal die Ziellinie querte. Beim schnellsten der bisherigen Tests war mit Scott McLaughlin nur ein Rookie auf der Strecke.

Zukunftspläne

Neben den diversen guten Nachrichten der letzten Monate gab es für die IndyCar vergangene Woche allerdings auch eine Hiobsbotschaft: Ferrari-Chef Mattia Binotto hat der IndyCar endgültig als dritter Motorenhersteller abgesagt. Seiner Entscheidung waren über viele Monate etliche Diskussionen vorausgegangen.

Hinter den Kulissen nimmt die Suche nach einer dritten Säule neben Chevrolet und Honda deshalb nochmals an Fahrt auf, denn schon in zwei Jahren gehen die neuen 2,4-Liter-V6-Biturbo-Hybrid-Triebwerke an den Start. Potenzielle Hersteller müssten bald eine Entscheidung treffen, um rechtzeitig mit der Entwicklung beginnen zu können.

Abseits der schon seit Jahren andauernden Suche nach einer dritten Marke hat sich die IndyCar-Serie jedoch solide aufgestellt. Mit Dallara arbeitet man aktuell an der kommenden Chassis-Generation, welche unter anderem einen eleganter integrierten Aeroscreen beinhalten soll. Beim Kalender setzt man wieder auf die klassischen Kurse, Ausnahme ist der neue Stadtkurs in Nashville. Und die neu aufgelegten Förderprogramme Force Indy und Paretta Autosport sollen die Szene vielfältiger und frauenfreundlicher machen. Ein erster Erfolg der Initiativen ist der Start von Simona de Silvestro beim diesjährigen Indy 500. Falls die Pandemie dieses Mal nicht dazwischenhaut, kann die IndyCar ihre Versprechungen von 2020 also endlich wahrmachen. ■

PROVISORISCHE INDYCAR-TERMINE 2021

18. April	Alabama
25. April	St. Petersburg
1. Mai	Texas 1
2. Mai	Texas 2
15. Mai	Indy-Rundkurs 1
30. Mai	Indy 500
12. Juni	Detroit 1
13. Juni	Detroit 2
20. Juni	Road America
4. Juli	Mid-Ohio
11. Juli	Toronto
8. August	Nashville
14. August	Indy-Rundkurs 2
21. August	St. Louis
12. September	Portland
19. September	Laguna Seca
26. September	Long Beach



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Neue Förderprogramme sollen die IndyCar in Zukunft vielfältiger machen


DALE COYNE RACING

Grosjean wechselt in die IndyCar Series

Nach seinem unsanften Abschied aus der Formel 1 startet Romain Grosjean 2021 für Dale Coyne Racing in der IndyCar. Der Franzose verzichtet jedoch vorerst auf die Superspeedways.

Von: **Philipp Körner**

Zwei Monate nach seinem schweren Feuerunfall in Bahrain hat Romain Grosjean das nächste Kapitel seiner Karriere aufgeschlagen. Der 34-Jährige wird in diesem Jahr für Dale Coyne Racing in der IndyCar an den Start gehen und dort die Nummer 51 auf seinem Dallara-Honda tragen. Zumindest in der Debüt-Saison lässt er die Läufe auf den Superspeedways und damit das Saison-Highlight in Indianapolis allerdings aus. „Wenn ich 25 Jahre alt und Single ohne Kinder wäre, würde ich sicher auch im Oval fahren. Aber jetzt geht es auch um die Familie", erklärt Grosjean seine Entscheidung. Komplett ausschließen will er die Highspeed-Ovale für die Zukunft allerdings nicht. Laut „Indianapolis Star" könnte ein erstes Herantasten an Ovale bereits auf dem etwas langsameren 1,25-Meiler in St. Louis im August stattfinden.

Der Kontakt zum Mittelfeldteam DCR kam um das F1-Rennen in Imola herum zustande, Teambesitzer Dale Coyne bot dem Franzosen ursprünglich eine volle Saison an. Doch nach den Ereignissen in Bahrain war anfangs nicht einmal sicher, ob Grosjean überhaupt wieder Rennen fährt. Noch unter Schmerzen entschied Grosjean für sich: „Ich liebe den Rennsport zu sehr, um damit aufzuhören." Für ihn war es dabei wichtig, etwas zu machen, was er auch wirklich will. So setzte sich die IndyCar schlussendlich gegen die Konkurrenz aus der Sportwagen-Szene und der Formel E durch. Für Grosjean hatte die amerikanische Formelserie einfach den höchsten „Sexiness"-Faktor.

Zur Vorbereitung verbrachte der gebürtige Genfer zuletzt viel Zeit auf Youtube: „Ich habe mir den Großteil der letzten drei Saisons reingezogen." Besonders angetan habe es ihm die Vielfalt an

> „Meine linke Hand heilt aktuell noch, aber ich bin bereit zur Rückkehr ins Rennauto."
>
> Romain Grosjean

Strategien. „So etwas sieht man in der Formel 1 einfach nicht!" Seine erste Reise zum Team ist für Mitte Februar geplant – bis dahin sollen auch die Verletzungen weitgehend ausgeheilt sein.

Wer und ob jemand Grosjeans Auto auf den Superspeedways übernimmt, stand bei der Verkündung am vergangenen Mittwoch noch nicht fest. Da Dale Coyne das Auto zusammen mit der NASCAR-Mannschaft Rick Ware Racing einsetzt, tippen amerikanische Medien auf Rick Wares Sohn Cody. Ein weiterer Kandidat ist der Indy-500-erfahrene Australier James Davison. ■

IMSA-Meisterschaft: Die neue GTD-Pro-Klasse ab 2022

GTD-Pro: Chance vs. Risiko

Seit die IMSA-Meisterschaft in der Daytona-Rennwoche angekündigt hat, die GTLM-Klasse ab 2022 durch werksunterstützte GT3-Wagen mit Profibesatzungen zu ersetzen, werden die Chancen und Risiken dieser Entscheidung diskutiert.

Von: **Marcus Schurig**


IMSA

IMSA-Chef John Doonan hofft auf vier Hersteller in der GTD-Pro ab 2022

Die wichtigste Debatte kreist um die Frage, ob die nun erlaubten und auch erwünschten GT3-Werkseinsätze in der IMSA-Serie die Hersteller dazu verleiten, die technischen Grenzen weiter auszuloten, was automatisch zu erheblichen Kostensteigerungen führen könnte.

„Ich denke nicht, dass das passieren wird," glaubt Pascal Zurlinden, Leiter Werksmotorsport bei Porsche. „Für Porsche ist der GT3-Sport lupenreiner Kundensport, kein Werkssport. Wie wir uns in der IMSA-Serie GT-seitig aufstellen, entscheiden wir, sobald wir die Details kennen."

In technischen Arbeitsgruppen will die IMSA mit den GT3-Herstellern die neuen Spielregeln gemeinsam aufsetzen. Da wäre zum Beispiel die Frage zu klären, ob die werksunterstützte GTD-Pro-Klasse spezielle Reifen oder Vorteile bei der BoP bekommen soll, um die Pro-Klasse von der GTD-Am-Klasse zu separieren.

Ein Wettrüsten fürchtet Zurlinden trotzdem nicht: „Erstens werden viele Hersteller wegen der Modellzyklen gar keine komplett neuen GT3-Autos für den nächsten Homologationszyklus bauen." Die Ausnahme ist hier übrigens ausgerechnet Porsche, die für 2023 auf das 992-Modell umschwenken. „Zweitens lässt das neue Regelwerk zwar viele Freiheiten zu, aber man muss es immer herunterskalieren auf den Kundensport, weil man sonst keine Autos verkaufen kann", sagt Zurlinden. Ob das so bleibt, wenn auch DTM und WEC auf GT3 umschwenken, bleibt trotzdem abzuwarten.

Der zweite wichtige Player im IMSA-GT-Bereich ist Corvette. Die Amis haben 2020 eine Machbarkeitsstudie für den Umbau ihres GTLM-Autos nach den GT3-Regeln erstellt. Fazit: Ein Umbau auf GT3-Spec ist zwar umsetzbar, aber auch ein ziemlich großer technischer Kraftakt.

Das viel größere Problem: Die neue Corvette-Sportchefin Laura Wontrop Klauser müsste erst eine Kundensportabteilung neu aufbauen. Insider argwöhnen, dass Corvette deshalb versuchen könnte, lieber ein US-GT3-Special bei der IMSA zu homologieren, als ein GT3-Kundensportprogramm aufzusetzen. „Die FIA hat uns klargemacht, was sie von den GT3-Herstellern erwartet", so Klauser mit Blick auf die neue Untergrenze von 20 verkauften Autos binnen 24 Monaten. „Die Nachricht ist bei uns angekommen, und wir haben sie auch verstanden." ■

Nürburgring Langstrecken-Serie: Zu hohe Belastung für die kleinen Teams?

Diskussion ums Nenngeld

In der Nürburgring Langstrecken-Serie wurde das Nenngeld erhöht. Das schmeckt nicht allen. Vor allem die Anpassung in der kleinsten Kategorie ist umstritten.

Von: **Bianca Leppert**

Drei Jahre lang gab es keine Anpassung beim Nenngeld in der Nürburgring Langstrecken-Serie. Jetzt war eine Erhöhung offenbar unumgänglich, um die steigenden Kosten für die Ausrichtung der Rennen zu finanzieren. Doch der Zeitpunkt ist ungünstig, schließlich kämpfen in Corona-Zeiten einige Teams ums Überleben. Andererseits finden erst gar keine Rennen statt, wenn das Ganze nicht finanziert ist. Die Nenngeldeinnahmen decken die Kosten einer Veranstaltung nicht.

Doch über welche Beträge reden wir? Während in den meisten Kategorien die Erhöhung rund 5 bis 6 Prozent beträgt und damit moderat ist, fällt sie in der kleinsten Stufe (V3, V4, VT1, VT2, SP2, SP3, SP4, H2, OPC) mit 34 Prozent saftig aus. In absoluten Zahlen: 270 Euro pro Lauf.

„Im Zuge der allgemeinen Nenngeldanpassung wurde die starke Subvention der kleinsten Nenngeldstufe reduziert, die in der Form nicht mehr zeitgemäß gewesen ist", erklärt Ralph-Gerald Schlüter, Generalbevollmächtigter VLN. Gemessen an Einsatzkosten von rund 7000 Euro hält man die Steigerung von 270 Euro für zumutbar. Zumal man argumentiert, dass der Einsatz des Helikopters für TV-Bilder zu einem Teil damit finanziert werde. Die Interessengemeinschaft Nürburgring findet diese Kopplung an den Helikopter schwierig, zum anderen hält man es für den falschen Zeitpunkt.

„Wir sind nicht grundsätzlich gegen eine Überarbeitung der Nenngeldstruktur, um unabhängiger von den sogenannten Topklassen zu werden – vor allem wenn es um die Sicherheit geht", sagt der ILN-Vorsitzende Martin Rosorius. „Aber in Kombination mit dem Heli fanden wir es schwierig, weil die kleinen Klassen weniger davon haben." Die VLN habe aber zumindest eingelenkt und in der jetzigen Version keinen Heli-Fixbetrag mehr vorgesehen, sondern den Anteil nach Klassen gestaffelt. ■


VLN

Die Subvention für die kleinen Klassen fällt in der NLS zukünftig weg

Sportwagen-WM (WEC): Die Hypercar-Piloten von Peugeot

Peugeot bestätigt Hypercar-Aufgebot

Am Montag hat Peugeot bestätigt, was die Leser von Motorsport aktuell bereits seit Mitte Januar wissen: Die Franzosen haben sieben Piloten für den Einsatz ihres neuen Hypercars in der Sportwagen-WM bekannt gegeben.

Wie erwartet hat Peugeot seinen Fahrerkader für die WEC bestätigt: der Franzose Loïc Duval wird die Entwicklungsarbeit am neuen Hypercar vorantreiben, dazu wurden die ehemaligen F1-Piloten Paul Di Resta (England), Jean-Eric Vergne (Frankreich) und Kevin Magnussen (Dänemark) bestätigt.

Die weiteren Fahrer sind der Däne Mikkel Jensen und der Amerikaner Gustavo Menezes. James Rossiter (GB) wurde als Reservefahrer und Simulationstestpilot benannt. Der Portugiese Filipe Albuquerque hatte ebenfalls ein Angebot vorliegen, hat sich aber gegen ein Engagement bei Peugeot entschieden, weil er sonst keine Rennen in der IMSA-Serie hätte bestreiten können.

Die Entwicklung des Hypercars verläuft laut internen Quellen nach Plan. In den nächsten Wochen soll der erste Motor für Prüfstandsversuche aufgebaut werden. Im September soll dann das vordere Hybridsystem samt E-Motor und Frontantriebssystem fertiggestellt werden, um den Gesamtantrieb auf Prüfständen zu testen. Danach steht der Aufbau des ersten Testwagens an, dessen Roll-out noch vor dem Jahresende 2021 erfolgen soll. ■ MS

24h-Rennen Nürburgring: Neues Klassenergebnis

Schnitzelalm neuer Cup-5-Sieger

Erst vier Monate nach dem 24h-Rennen steht nun der Klassensieger in der BMW M240i-Klasse fest: nach langem Hin und Her haben die Sportkommissare dem Team Schnitzelalm Racing Recht gegeben.

Bis vor Kurzem war nicht klar, wer beim 24h-Rennen Nürburgring nun als Sieger der Klasse Cup 5 gilt. Jetzt steht nach einer Entscheidung des DMSB-Berufungsgerichts fest: Es ist Schnitzelalm Racing (#237).

Zum Hintergrund: Eigentlich waren Adrenalin Racing (#240) und Sorg Rennsport (#239) zunächst vor Schnitzelalm Racing gewertet worden. Doch man war überzeugt davon, dass bei der Startaufstellung nach der langen Rennunterbrechung ein Fehler passierte: Es wurde eine Runde zu wenig angerechnet. Weil der Protest aber offenbar gegen das Rennergebnis und nicht gegen die Startaufstellung eingelegt wurde, zog sich das Prozedere hin. Dabei war das Vorgehen in Ordnung, der Fall wurde nun erneut von den Sportkommissaren betrachtet.

Das Ergebnis: Fälschlicherweise wurde bei der Startnummer #237 eine Runde zu wenig notiert, weil diese nach der letzten Überrundung durch den Führenden abgezogen wurde. Dabei zählt nicht die Relation zum Führenden, sondern die absolvierten Runden an sich. Offenbar ist hier der Fehler bei der Zeitnahme passiert. Die offene Frage: Wie wird das in Zukunft geregelt, um so einen Fall zu vermeiden? ■ BL

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DOPPELSTINTS EIN THEMA?

Doppelstint-Reifen für die GT3-Klasse waren auf der Nordschleife immer wieder in der Diskussion, wurden aufgrund von Sicherheitsaspekten aber kritisiert. Derzeit steht das Thema aufgrund von Nachhaltigkeit wohl wieder auf der Agenda. Mit einem Einsatz vor 2023 ist aber nicht zu rechnen, denn für dieses Jahr wurde die Entwicklung eingedämmt, und man braucht genügend Vorlauf. Auch die ILN hat hier die Kostenreduzierung im Blick und schätzt bei einem 4h-Rennen die Kosten für die Reifen auf 18 000 bis 20 000 Euro.

FFF RACING MIT HANKOOK

Das italienische werksunterstützte FFF Racing Lamborghini-Team, das bereits 2020 bei einzelnen Rennen auf der Nordschleife unterwegs war, hat für selbige eine Zusammenarbeit mit Hankook verkündet. Im vergangenen Jahr waren die Italiener bei einzelnen Rennen in der NLS am Start, dieses Jahr greifen sie auch beim 24h-Rennen an.

RUTRONIK MIT PORSCHE

Rutronik Racing hat die Fahrer für das Nordschleifen-Programm mit Porsche bekannt gegeben: Julien Andlauer und Romain Dumas kommen vom Hersteller, Tristan Viidas und Tobias Müller waren vorher bei Black Falcon. Das Team, das im ADAC GT Masters weiter mit Audi am Start ist, tritt bei mehreren NLS-Läufen und beim 24h-Rennen an.

MERCEDES: GT3-AUFGEBOT

Mercedes hat seine GT3-Werksfahrer Maximilian Buhk, Maro Engel, Maximilian Götz, Thomas Jäger, Raffaele Marciello und Luca Stolz für 2021 bestätigt. Außerdem kehrt Daniel Juncadella ins Aufgebot zurück. Neu kommt der ehemalige Bentley-GT3-Werksfahrer und Ex-GT-Masters-Champion Jules Gounon dazu.



Voll auf die Elf

Die Tage der GTE-/GTLM-Kategorie sind langsam, aber sicher gezählt. Zeit also, dem wohl ikonischsten Fahrzeug dieser Klasse auf den Zahn zu fühlen: Tracktest mit dem Porsche 911 RSR-19 in Vallelunga.

Von: **Michael Bräutigam**

Was war das denn gerade, bitte? Vor einem Moment stand ich noch in ein Gespräch vertieft in der Boxengasse des Autodromo Vallelunga Piero Taruffi, da zerfetzt ein bellendes Geräusch die morgendliche Stimmung im sonnigen Italien. Einen Augenblick später ist die Quelle ausgemacht: Porsche-Werksfahrer Kévin Estre hat offensichtlich die zwei magischen Knöpfe am Lenkrad des RSR gedrückt, die den 4,2-Liter-Boxermotor vor der Hinterachse in Nullkommanix aus dem Tiefschlaf in den Angriffsmodus versetzen. Ein kräftiger Gasstoß, die Kupplung schnalzen lassen – und schon beamt sich der Über-Elfer mit dem Franzosen am Steuer über die Boxengasse zur Strecke. Beim Warmfahren kann man ganz genau hören, wo sich der RSR gerade befindet. Drehzahlorgien, Bremsenquietschen, Zwischengasstöße. Nach zehn Minuten ist das Schauspiel vorbei. Hitzetickend und aus den Rädern qualmend steht der 515-PS-Renner wieder an der Box. Wow!

Mehr Fahrstabilität

Jetzt sind erst mal ein paar Kollegen mit Fahren dran, also kann ich mich beim Blick auf die Technik wieder etwas beruhigen. Der RSR-19 ist die letzte Ausbaustufe des höchsten Renn-Elfers. Wie schon beim 17er-Modell befindet sich der Motor vor der Hinterachse, trotzdem ist der Sprung zum Vorgänger mehr Revolution als Evolution. Rund 95 Prozent Neuteile stecken im „Neuen“. Nicht, weil man musste. 2019 fuhr man mit dem 17er schließlich noch alle Titel ein, die man holen kann. Sondern weil man konnte.

Nach Auslaufen des LMP1-Projekts waren nämlich im Entwicklungszentrum in Weissach einige Kapazitäten frei geworden, und das Know-how der erfolgreichen Prototypen-Zeit steckte man nun ins GT-Fahrzeug. Ein spürbarer Effekt, wie Estre bezeugen kann: „Beim alten RSR hast du teilweise drei Fahrzustände in einer Kurve gehabt“, beschreibt der Franzose, den ich vor der Fahrt so viel löchere, wie ich nur kann. „Beim neuen hat man viel weniger Balance-Shift.“

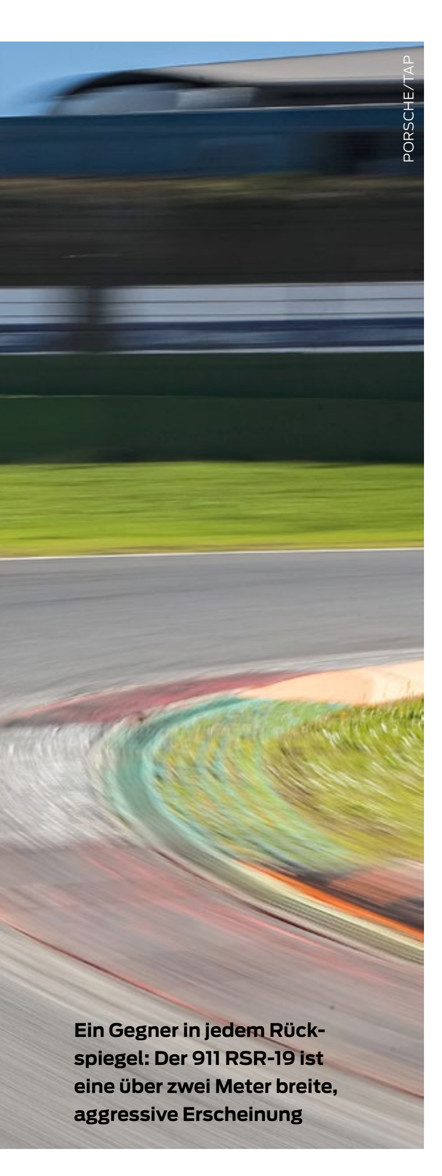
Will sagen: Das Auto bleibt in der Kurve stabiler und berechenbarer als der Vorgänger, ist dadurch deutlich fahrbarer. Das wurde zum einen durch die Aerodynamik erreicht, zum anderen über die Art und Weise, wie und wo Kräfte ins Chassis eingeleitet werden. Als Nebeneffekt reduziert sich nicht nur der Stressfaktor für die Fahrer, sondern auch für die Reifen, was speziell in der Sportwagen-WM (WEC) mit entscheidend ist.

Die WEC, genauer gesagt die 24h von Le Mans, dienten auch dem Tracktest-Auto als Designspender. Die Nummer 91, eine optische Hommage an den ersten Porsche-Sieg an der Sarthe 1970, ist zwar auf dem gleichen Stand wie die in der WEC verwendeten Autos, doch das intern mit der Nummer 19-103 bezeichnete Chassis ist ein reines Testfahrzeug für die WEC und Europa.

Um mich vorab etwas einzuschießen, geht es für mich zunächst mit dem Straßen-911 GT3 RS um die Strecke. Hier sind die Porsche-typischen Fahrzustände zu erkennen. Der Heckmotor drängt in der Kurve nach außen, sorgt im Gegenzug aber für massig Traktion am Ausgang.

Umstieg in den RSR: In der Box angurten, Pedale und Lenkrad passend einstellen – der Sitz bleibt starr –, dann wird das Auto auf Skates rausgeschoben. Kaum auf dem Boden, bekomme ich das Signal, den Motor zu starten. Der erste Gang ist eingelegt, Kupplungspedal drücken, die besagten Knöpfe am Lenkrad drücken, ein roter links, ein blauer rechts, schon bellt der RSR wieder.

Als am Ende der Boxengasse mittels „PIT“-Knopf der Limiter ausgeschaltet ist, kommt sofort Dynamik auf. Leuchtdioden im Cockpit zeigen, dass die Traktionskontrolle eingreift. Trotzdem schreit sich der Boxermotor heiser in Richtung der 9000er-Drehzahlmarke. Über die Schaltwippe in den zweiten Gang, den dritten – schon steht die Schikane



PORSCHE/TAP

Ein Gegner in jedem Rückspiegel: Der 911 RSR-19 ist eine über zwei Meter breite, aggressive Erscheinung

an, die die sonst ultraschnelle Kurve 2 entschärfen soll.

Nach der Installationsrunde noch mal kurzer Halt an der Box, und ab jetzt: Vollgas! Schnell wird klar, dass außer der Rohkarosserie – zu erkennen an den zwei „Höckern“ am Dach – nichts vom Serienauto übernommen wurde. Es liegt sicher nicht nur an der geänderten Einbaulage des Motors, aber die sehr speziellen Fahreigenschaften des Serienmodells zeigen sich nicht.

Schnelle Eingewöhnung

Wie auf Schienen lässt sich der „RennSport-Rennwagen“ um den für ihn eigentlich viel zu winkligen Kurs zirkeln. Die Bremse packt zu und beseitigt gleich sämtliche Bedenken, die ich ob des fehlenden ABS hatte. „Der Brembo-Belag braucht extrem lange, bis er blockiert“, hatte Estre mir versprochen. Das merke ich beim beherzten Tritt aufs mittlere Pedal, der eine beeindruckende Verzögerung nach sich zieht, jedoch noch nicht einmal die kleinen LEDs im Cockpit aufleuchten lässt, die ein Blockieren der Räder ankündigen würden.

Runde um Runde wird das Vertrauen größer, sodass selbst Gentleman-Fahrer sich schnell zurechtfinden dürften. Die ultradirekte Gasannahme geht schnell in Fleisch und Blut über, wobei Traktion stets im Überfluss vorhanden ist. Meine Ehrfurcht ist purer Begeisterung gewichen. Wer hätte gedacht, dass es so „einfach“ ist, diesen reinrassigen GT-Renner zügig zu bewegen?

Der Blick auf die Daten verrät: Die Bremspunkte und Kurvenspeeds passen schon fast, der größte Teil des Rückstands gegenüber der Referenzrunde kommt durch die Fahrtechnik zustande. Hier ist das Thema Trailbraking ganz wichtig. Estre bremst viel länger in die Kurve herein, rotiert das Auto stärker und tritt erst aufs Gas, wenn er den Kurvenausgang im Blick hat. Bei mir sind lange Roll- und Halbgas-Phasen am Kurveneingang und in der Mitte Gift für die Rundenzeit. „Dann untersteuert das Auto brutal“, bestätigt Estre.

Dennoch: Der Einblick in die aktuell schnellste GT-Klasse war mehr als beeindruckend. Freuen wir uns also, solange es solche Rennautos noch gibt, denn der RSR ist angesichts des LMDh-Einstiegs von Porsche wohl der vorerst letzte seiner Art. Und das Ende der GTE/GTLM ist leider auch sicher absehbar. ■

DIE TECHNIK

Karosserie
GTE-/GTLM-Rennwagen, Monocoque, Aluminium-Stahl-Verbundstoff, Überrollkäfig
Motor / Getriebe
Sechszylinder-Mittelmotor in Boxerbauweise (Saugmotor) Hubraum 4194 cm³, max. Leistung 515 PS, Sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe, Hinterradantrieb, Traktionskontrolle mit vier Einstellmöglichkeiten (jeweils mehrstufig)
Maße und Gewicht
L 4593 mm (ohne Splitter, Diffusor und Flügel) x B 2050 mm, Radstand 2513 mm, Reifengröße 30/68-18 vorn, 31/71-18 hinten, Gewicht min. 1245 kg
Bremsen
Zweikreis-Bremsanlage, 6-Kolben mit 390 mm vorn, 4-Kolben mit 355 mm hinten,
Preis
962 000 Euro (zzgl. MwSt.)



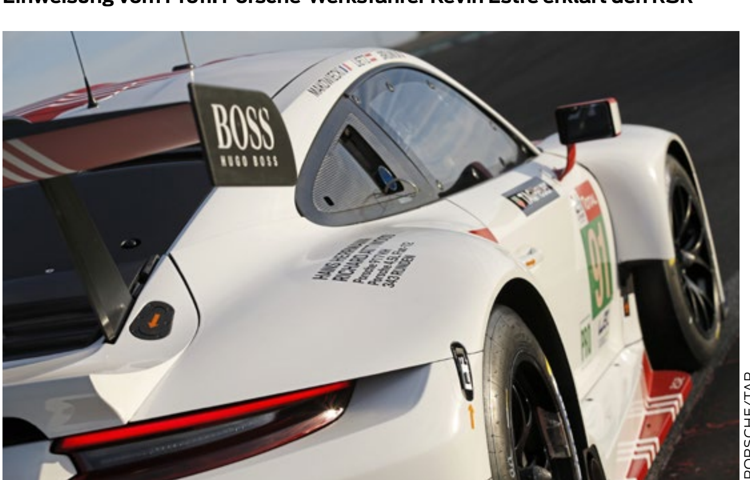
PORSCHE/TAP

Einweisung vom Profi: Porsche-Werksfahrer Kévin Estre erklärt den RSR



PORSCHE/TAP

Knöpfe-Overload: Allein das Lenkrad hat über 30 Funktionen



PORSCHE/TAP

Scharf gezeichnet: Die Aerodynamik des RSR-19 ist ein echter Hingucker



PORSCHE

Kundensport: Die ersten aktuellen RSR wurden bereits ausgeliefert


COMPACT DYNAMICS

Der Beginn einer neuen Ära

Demnächst liefert Compact Dynamics die ersten Hybrid-Einheiten aus. Die Hersteller haben weniger als ein Jahr, um ihre künftigen Rally1-Boliden zu entwickeln.

Von: **Reiner Kuhn**

Bis zum Saisonbeginn 2022 bleiben nur gut zehn Monate. Dementsprechend ungeduldig scharren die Ingenieure der Werksteams mit den Hufen. „Denn anders als in der Formel 1 sind wir es in der Rallye-WM nicht gewohnt, während der laufenden Saison ein komplett neues Fahrzeug zu entwickeln", gibt Toyota-Technikchef Tom Fowler zu bedenken und warnt vor der Mehrfachbelastung. „Alle im Team verstehen, dass wir uns voll auf den Titelkampf und die ständige Optimierung unseres aktuellen Word Rally Cars konzentrieren müssen. Die Zukunft ist aber ebenso wichtig. Deshalb müssen wir schnellstmöglich mit der Erprobung des künftigen Rally1-Autos beginnen."

Studieren und probieren

Nun der Lichtblick. „Ende Februar gehen bei uns die ersten Hybridsysteme raus", sagt Oliver Blamberger, Geschäftsführer der in Starnberg ansässigen Compact Dynamics GmbH. „Durch die Pandemie sind wir vier bis sechs Wochen hintendran. Zwischenzeitlich waren aber auch die Grenzen geschlossen", blickt der 50-Jährige zurück.

Im vergangenen April erhielt die 100-prozentige Tochter des Automobilzulieferers Schaeffler von der FIA den Zuschlag und liefert von 2022 bis 2024 das Hybridsystem für die künftigen Rally1-Boliden. In acht Monaten entwickelten die Bayern gemeinsam mit den österreichischen Batteriespezialisten von Kreisel Electric den rund 80 Kilo schweren Hybridblock. Während die auf 800 Volt Spannung laufende und vier Kilowattstunden Energie liefernde Batterie und das Gehäuse die Oberösterreicher beisteuern, war ein gutes Dutzend der rund 80 Compact Dynamics-Mitarbeiter unter der Leitung von Christopher Stoerrle mit Elektromotor, Inverter, Kupplung und der darauf abgestimmten Leistungselektronik des Systems beschäftigt.


COMPACT DYNAMICS

> „Ende Februar erhält jeder Hersteller ein erstes Hybridsystem. Bis Anfang April folgt dann jeweils ein zweites."
>
> Oliver Blamberger

Weniger kompliziert scheint die Anwendung in verkehrsberuhigten Abschnitten von Städten sowie im Servicepark, wo die Werkswagen künftig vollelektrisch unterwegs sein sollen. „Dies geschieht vornehmlich im Teillastbereich", erklärt Blamberger: „Anspruchsvoller sind die Anforderungen auf den Wertungsprüfungen, wo zusätzlich zum 400 PS starken Turbomotor punktuell der volle Boost des knapp 140 PS leistenden Elektromotors gefragt sein wird. Aktuell arbeiten wir mit zwei topografisch unterschiedlichen Zyklen: einem im flachen Gelände und einem mit Bergen und Tälern." Neben dem Abrufen der Energie soll hier auch elektrische Leistung zurückgewonnen werden. Wie viel Kilowatt rückeingespeist, im Fachjargon rekuperiert werden, bleibt vorerst ein Geheimnis. Klar scheint nur, dass die externe Aufladezeit am Service vorerst nicht mit den schnellsten Seriensystemen, zum Beispiel des Porsche Taycan, mithalten kann.

Hyundai in der Warteschleife

Das Laden ist für die Teams noch Zukunftsmusik. Sehnsüchtig warten sie auf den ersten Hybridblock, um die Fahrzeugentwicklung voranzutreiben, Platzierung und Kühlung des Hybridblocks zu finalisieren und das Zusammenspiel mit dem Turbomotor zu arrangieren. „Für die ersten Tests werden wir den Prototyp des 2021er-Yaris WRC mit einigen 2022er-Komponenten nutzen. Im Sommer sollte dann der erste Testträger des Yaris Rally1 zum Einsatz kommen", sagt Toyota-Technikchef Fowler.

Ähnlich weit ist man bei M-Sport. Hielt sich Teamchef Richard Millener im MSa-Interview noch zurück, lässt dessen Boss Malcolm Wilson die Katze aus dem Sack: „Das CAD-Design ist abgeschlossen und das erste, komplett neue Rohrrahmenchassis bereit, um zügig mit Testfahrten zu beginnen.

Anders bei Hyundai: „Für uns hat sich nichts verändert. Erst wenn wir grünes Licht aus Südkorea haben, werden wir mit der Entwicklung eines Rally1-Autos beginnen", lässt Teamdirektor Andrea Adamo wissen – und damit offen, ob Hyundai in der kommenden Saison überhaupt mit von der Partie sein wird. ■


COMPACT DYNAMICS

Viel beschäftigt: Compact Dynamics-Projektleiter Christopher Stoerrle


ILLUSTRATION BY LP DESIGN

Bisher nur eine Studie: So könnte der Ford Puma Rally1 von M-Sport aussehen



„Ein fantastischer Tag“ – Oliver Solberg über seinen ersten Test im Hyundai i20 WRC

SOLBERG

Rallye-WM

Solberg jr. vor WRC-Debüt

Nächster Schritt für Hyundai-Junior Oliver Solberg: Bevor der Sohn von Ex-Weltmeister Petter Solberg beim nächsten WM-Lauf im World Rally Car debütiert, testete der 19-Jährige am Sonntag den i20 WRC.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Wechsel zu Hyundai macht sich für Oliver Solberg frühzeitig bezahlt. Der junge Schwede erhält den Vorzug vor Jari Huttunen und wird bei der Arctic Rallye Finnland (26. bis 28. Februar) neben den drei Werkspiloten Ott Tänak, Thierry Neuville und Craig Breen sowie Pierre-Louis Loubet erstmals in der Topklasse in einem Hyundai i20 WRC antreten.

Am Sonntag absolvierte der 19-jährige Sohn von Ex-Champion Petter Solberg seinen ersten vollen Testtag im Hyundai i20 WRC. Kleines Manko: Reiseprobleme seines irischen Stamm-Beifahrers Aaron Johnston verhinderten dessen Teilnahme, und Tänak-Co Martin Järveoja nahm kurzfristig an der Seite des Youngsters Platz. „Was für ein fantastischer Tag“, strahlte Solberg am Abend. „Ich habe viel darüber nachgedacht, wann dieser Tag kommen würde. Und kann nur sagen, er hat all meine Erwartung erfüllt. Seit ich heute früh das erste Mal meine Augen öffnete, habe ich gelächelt und den ganzen Tag nicht damit aufgehört.“

Die Testbedingungen in Lappland waren ideal: „Das Wetter war sonnig und die Temperaturen leicht im Minus. Das Auto fühlte sich tatsächlich ein bisschen unkomplizierter an und ließ sich einfacher fahren, als ich gedacht hatte. Erstaunt hat mich beim Hyundai i20 WRC der Grip in den schnelleren Kurven.

„Wir sind gespannt, wie er sich schlagen wird. Aber natürlich lastet kein Druck auf ihm“, so Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo. „Wir hoffen, dass er das Ziel erreicht und jede Menge Spaß haben wird. Das ist das Wichtigste.“

Dem überraschend frühen WRC-Debüt von Oliver Solberg sollen zwar weitere Auftritte in der Topklasse folgen, das Programm im Hyundai-Kundensportmodell i20 Rally2 bei mindestens sieben Läufen in der WRC2 bleibt aber bestehen. ■

WRC2 / WRC3

Alle sind heiß auf Eis

Die Nennliste der zweiten Liga strotzt beim zweiten WM-Lauf nur so von großen Namen. Neben Weltmeistern und WM-Laufsiegern tritt auch Albert von Thurn und Taxis an.

Die zweite Liga boomt weiter. Nach dem WM-Auftakt glänzt die Nennliste auch bei der Arctic Rally Finnland (26. bis 28. Februar) mit vielen großen Namen. So soll in der WRC2 neben Monte-Sieger Andreas Mikkelsen und dem Monte-Zweiten Adrien Fourmaux auch Ex-Werkspilot Esapekka Lappi antreten. Ähnlich dünn ist die Luft in der Privatfahrern vorbehaltenen WRC3. Die einheimische Elite wird beim bunten Schneetreiben vom finnischen Rallyemeister Emil Lindholm und Niclas Grönholm, Sohn des zweimaligen Weltmeister Marcus Grönholm, angeführt. Die deutschen Fahnen wird am Polarkreis Albert von Thurn und Taxis hochhalten. Dem nicht genug, sollen auch zwei Rallycross-Weltmeister mit von der Partie sein. ■ RK



ERC

Für seinen dritten WM-Start an den Polarkreis: Albert von Thurn und Taxis

Rallycross-WM

Neuer WM-Promoter

Vier Monate nach dem vorzeitigen Ausstieg des bisherigen WM-Promoters IMG im Herbst setzt die FIA im Rallycross künftig auf eine Zusammenarbeit mit dem Rallye-WM-Vermarkter.

Seit Herbst ist in der Rallycross-WM ein Promoter vakant. Nun ist die FIA fündig geworden. Die Krux: Ausgeschrieben wurde nur eine Vereinbarung für die Saison 2021. Für die Rallye-WM erfahrene WRC Promoter GmbH zu wenig. Also haben sich die FIA und die Vermarktungsexperten aus München für eine längerfristige Zusammenarbeit ausgesprochen.

Der Plan: Die WRC Promoter GmbH übernimmt die Promotion der Rallycross-WM 2021 sowie der RX2e, der ersten elektrischen Rallycross-Meisterschaft unter dem Dach der FIA. Darüber hinaus soll mit einer formellen Vereinbarung eine längerfristige Zusammenarbeit besiegelt werden, um die künftige Elektrifizierung der Rallycross-WM voranzutreiben. ■ RK



WRX

Rallycross-WM: Neustart mit neuem Promoter und 2022 mit neuem Antrieb

PICTURE ALLIANCE

Kleinschmidts Vorjahres-Pajero war 200 Kilo schwerer als die Werksautos, im Moment des Sieges fühlt sich plötzlich alles ganz leicht an

Dünen-Stück

Im Januar 2001 wird in Afrika ein bis heute einmaliges Schauspiel aufgeführt, das zwischen Drama und Schmierenkomödie rangiert. Das Ende des Drehbuchs sieht zum ersten und einzigen Mal den Sieg einer Frau und einer rein deutschen Besatzung vor.

Von: **Markus Stier**

Noch ein halbes Jahr später fletscht Jean-Louis Schlesser die Zähne, wenn die Ereignisse vom Januar 2001 aufs Trapez kommen. Selbstverständlich würde niemand, der ihn kennt und alle Latten am Zaun hat, den grantigen Gallier darauf ansprechen, aber er fängt selbst damit an. Beim Besuch seiner Firma in Südfrankreich rückt die Vorstellung seines neuen Buggy mit Dieselmotor bald in den Hintergrund. „Ihr seid Deutsche", knurrt er, bittet ins Büro und lädt den VHS-Rekorder durch. Zu sehen ist eine Cockpit-Aufnahme von Jutta Kleinschmidt und Andy Schulz. „Siehst du seinen Schreibblock? Der ist größer als das offizielle Roadbook. Die hatten einen illegalen Aufschrieb. Sie haben betrogen", schimpft der zweimalige Dakar-Sieger frustriert.

Es ist ein letztes Plädoyer in einem Fall, den niemand mehr aufmachen will. Zu bunt hat es Schlesser selbst in den Augen der Dakar-Organisatoren getrieben. Die 1979 aus der Taufe gehobene Wüsten-Rallye ist eine zutiefst französische Operation, der Veranstalter ASO stemmt auch die Tour de France. Jahrelang hat man schützend die Hand über den knorrigen Schlesser gehalten und in Sachen Reglement und Streckenführung dafür gesorgt, dass der Landsmann mit seinem heckgetriebenen Eigenbau-Buggy gegen die Werks-Konkurrenz, gelinde gesagt, keine Nachteile hat.

Nase voll

Aber nach den zwei Schlesser-Erfolgen 1999 und 2000 rumort es im Fahrerlager. Vor allem bei Mitsubishi ist man es leid, in Leistung und Federwegen eingebremst für viel Geld als Staffage für die Triumphe der Trikolore zu dienen. Es herrscht kalter Krieg, und um dem Drama noch die gewisse Shakespeare'sche Würze hinzuzufügen, muss natürlich noch eine Liebes- und Trennungsgeschichte her.



Jahrelang hat der Veranstalter ASO schützend die Hand über den Landsmann Schlesser gehalten, doch der hat den Bogen nun für immer überspannt.

Das bayerische Madel und der Lothringer Schlesser waren bis 1998 das Traumpaar der Rallye-Szene. Auf der einen Seite die Unverwüstliche, die einst ihr BMW-Motorrad in der Küche zusammenschraubte, die 1988 in Ägypten mit angeknackstem Becken Stunden im Sand liegend die Zähne zusammenbiss, bis Rettung nahte. Die Frau, die frei bekannte, ihre Männer hätten schon echte Kerle zu sein. Auf der anderen Seite der geheimnisumwitterte Macho mit der Lücke in der Biografie, die wohl einem Einsatz in der Fremdenlegion geschuldet ist. Der ewig zu kurz gekommene Kämpfer, der das Talent, aber nicht das Geld für eine Formel-1-Karriere hatte, der in Le Mans zwei Mal auf Pole stand, aber nie ganz oben auf dem Podium, und der in der Wüste seine späte Bestimmung fand.

Schlesser und Kleinschmidt fuhren die Dakar zusammen, erst in einem Auto (selbstverständlich mit ihm am Steuer) dann mit zwei Buggys in seinem Team, bis Kleinschmidt fand, dass sie mindestens so sehr Alphatier war wie ihr Lebensgefährte. Sie heuerte bei Mitsubishi Deutschland, weil sie keine Lust mehr auf die zweite Geige hatte – für Schlesser ein unverzeihlicher Verrat. Und jetzt ist es wenige Tage vor dem Ziel ausgerechnet seine Ex Jutta, die den zweitplatzierten Schlesser Staub fressen lässt.

Er fühlt sich von ihr unfair aufgehalten. „Sie hat mich gesehen, sie hat mich blockiert. 210 Kilometer lang. Das hat mich 20 Minuten gekostet", tobt der Franzose. Kleinschmidt beteuert, sie habe im Spiegel nichts außer der eigenen Staubwolke gesehen und verteidigt sich: „Hätte ich ihn aufhalten wollen, wäre ich nur Tempo 80 gefahren." Gebummelt hat sie nicht. Tatsächlich ist sie Drittschnellste der Etappe und nach-

dem am Mitsubishi Pickup von Carlos Sousa der Antrieb zerbröselt, auch Dritte in der Gesamtwertung. Es wäre das beste Ergebnis ihrer Karriere und das beste aller Frauen bei der Dakar. Sie hat nach den vier Sturm-und-Drang-Jahren auf dem Motorrad gelernt, geduldig zu sein, weniger zu riskieren. Der erfahrene Bayer Andy Schulz trägt seinen Teil dazu bei, das zuweilen explosive Temperament seiner Pilotin zu bremsen.

Wachsender Zorn

Bei Schlesser dagegen wächst der Zorn, angesichts der auf Geheiß von Mitsubishi-Teamchef Ulrich Brehmer allerorten zur Seite spritzenden Pajeros, nichts soll Masuoka auf dem Weg zum Sieg bremsen. Eine einstündige Zeitstrafe wegen Inanspruchnahme fremder Hilfe hat Schlesser zurückgeworfen, als Retourkutsche protestiert er erfolgreich gegen die Mitsubishi-Phalanx, die auf der neunten Etappe angeblich einen Wegpunkt nicht dicht genug angefahren hat. Es hagelt 30 Minuten für Kleinschmidt und Masuoka.

Der umstrittene Beschluss ist der letzte Gefallen, den die ASO ihrem Landsmann Schlesser tut, denn der überspannt auf der vorletzten Etappe für alle Zeiten den Bogen. Ein Radlagerschaden bei Masuoka, Reifenplatzer auf beiden Seiten und die angesprochenen Strafen sorgen für eine brisante und spannende Ausgangslage. Masuoka führt vor den knapp 600 Kilometern von Tambacounda in die senegalesische Hauptstadt Dakar mit dürren sieben Minuten. Heute muss die Entscheidung fallen, denn der letzte Tag ist nur noch ein kurzes Schaulaufen am Strand.

Schlesser, der sich als Einzelkämpfer sieht, als kleines gallisches Dorf umzingelt von den Legionen Japans, ist nicht so allein, wie er gern tut. Da ist ja noch sein treuer Domestike Salvador Servià im zweiten blauen Buggy, und der Spanier schaltet im Finale sein internes Steuergerät um von Loyalität auf Kadavergehorsam.

Schlessers Plan geht zunächst auf: Beide Buggys stempeln an der Zeitkontrolle zu früh und starten so vor dem gestrigen Etappensieger Masuoka. Das bedeutet für die Vordrängelnden zwar ein paar Strafminuten, aber die sind zu vernachlässigen, wenn der Franzose vom Start weg als Erster frei davonblasen kann, während Servià absichtlich bummelt, um den Japaner hinter sich aufzuhalten. Masuoka kann in Servià̀s Staub wenig sehen, das schmutzige Spiel aber durchschaut er sofort. Schlesser hat das Terrain gut gelesen. Es geht nicht mehr durch offenes Gelände wie in den Dünen Mauretaniens, sondern im Sahel über schmale, sandige Pisten zwischen trockenen Bäumen und Büschen.

25 Kilometer frisst Masuoka Staub, dann geht er querfeldein auf Parallelkurs, kämpft sich vorbei, doch als er vor Servià wieder auf die Piste einschert, weiß er schon, dass das Spiel verloren ist. Die Lenkung des Pajero zieht auf der Geraden beständig nach links. Eine versteckte Baumwurzel hat die linke Hinterradaufhängung abgerissen. Noch bevor der silberne Mitsubishi am Wegesrand stoppt, springt Beifahrer Pascal Maimon aus dem Auto und stürmt auf die Strecke, um den anrauschenden Servià anzuhalten. Der fährt den Franzosen beim Brems- und Ausweichversuch fast über den Haufen. Maimon springt zur Seite, pfeffert außer sich vor Wut seinen Helm in den Dreck und schlägt auf den schuldlosen Pajero ein.

Die Freude währt nur kurz

Der vermeintlich dreimalige Sieger Schlesser hat nur kurze Freude an seinem Schurkenstück. Zu den sechs Strafminuten wegen Frühstempelns verhängt die Rennleitung für Schlesser und Servià je eine Stunde Strafe. Begründung: Schlesser hat dem Sport und dem Ruf der Veranstaltung geschadet. Das Strafmaß für dieses Vergehen ist nicht klar definiert, die Stewards brummen ihm gerade so viel auf, dass er am Ende hinter Masuoka landet. Der und Maimon können ihr Pech verschmerzen, sie werden die folgenden beiden Ausgaben der Dakar gewinnen.

Dieses Mal aber ist Jutta Kleinschmidt die lachende Dritte. Der Sieg einer Frau bei der härtesten Rallye der Welt ist eine weltweite Sensation. Wüstenfuchs Schulz hat mit cleverer Navigation seinen Teil beigetragen. Kleinschmidt hat nur eine Etappe gewonnen, ist aber immer in Schlagdistanz geblieben. Die 38-Jährige Deutsche hat ihr Tempo klug gewählt und sich zu keinen Fehlern hinreißen lassen. Den einzigen, folgenlosen Patzer leistet sie sich nach der Champagner-Dusche, als sie mit dem roten Mitsubishi schief losrollt. Um ein Haar wäre das Siegerauto von der Rampe gekullert. ■



PICTURE ALLIANCE

Von Blaumännern zu schwarzen Schafen: Servià und Schlesser


PICTURE ALLIANCE

Erst Angriff, dann Flucht: Masuoka-Beifahrer Maimon



PICTURE ALLIANCE

Aus der Traum: Die Hinterradaufhängung des Masuoka-Pajero ist hin



GETTYIMAGES

Lachende Dritte: Jutta Kleinschmidt rückt von Rang 3 auf 1

NASCAR

Moment des Triumphs: Elliott nach dem Titelgewinn in Phoenix

NASCAR

Mit 25 Jahren ist Chase Elliott bereits im NASCAR-Olymp angekommen. Als amtierender Cup-Champion startet er am Wochenende beim Daytona 500 in die Saison. Im MSa-Interview spricht der Chevrolet-Pilot über den Weg zum Titel, sein Sportwagen-Debüt und seine Zukunft.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie hat Ihnen Ihr Sportwagen-Debüt bei den 24h von Daytona gefallen?
Ich hatte echt Spaß, es war ein toller Event und eine große Ehre, dabei zu sein. Ich verfolge das Rennen seit Jahren. Es kommen so viele Leute aus unterschiedlichen Disziplinen zusammen, und jetzt kam auch für mich endlich die Gelegenheit. Ich wünschte nur, ich wäre eine größere Hilfe für meine Teamkollegen gewesen (lacht). Ich hatte immer das Gefühl, dass ich sie in eine schlechtere Position gebracht hatte, sobald ich aus dem Auto stieg. Sie mussten immer alles wieder aufholen. Es war trotzdem super, dabei zu sein, und ich würde gerne noch mal mitfahren – dann mit mehr Vorbereitung, damit ich meinen Teamkollegen auch helfen kann. Bei meiner Premiere fühlte es sich eher so an, als sei ich ein Problem.



Chase Elliott

Geburtstag: 28.11.1995
Geburtsort: Dawsonville/GA
Herkunftsland: USA

KARRIERE
2010: Einstieg, diverse Siege
2011/12: K&N Pro East (9.)
2012/13: div. ARCA-Rennen
2013: Truck Series (1 Sieg)
2014: Xfinity Series (Meister)
2015: erste Cup-Starts
seit 2015: NASCAR Cup (2016: Rookie of the Year)
2020: Meister NASCAR Cup Series (11 Siege)
2021: 24h Daytona (8.), NASCAR Cup Series

HOBBYS
Fliegen (Flugzeuge/Helis), Snowboarden, Fitness

„Ich würde gerne jede Woche siegfähig sein“

Wie schwer war es, sich an dieses Auto mit so viel Aerodynamik zu gewöhnen?
Der größte Unterschied ist tatsächlich die Aerodynamik, weil ich nie zuvor ein Aero-Auto gefahren bin. Bei NASCAR haben wir zwar auch ein High-Downforce-Paket, aber das ist überhaupt nicht zu vergleichen. Es sind grundverschiedene Autos, auch was den Speed angeht. So schnell, wie es am Fernseher aussieht, sind die Autos auch. Ich habe es auf jeden Fall sehr genossen! Das Auto ist definitiv anders als alles, was ich gewohnt bin. Aber je mehr man es an die Grenzen treibt, umso besser wird das Gefühl. Ich denke, an vielen Stellen der Strecke habe ich dieses Limit gefunden, in anderen Kurven bin ich nicht auf Speed gekommen. Unterm Strich habe ich also etwas Zeit verloren, aber es ist faszinierend, wie viel Technologie in diesen Autos steckt.

Wie schnell kommen Sie wieder in den NASCAR-Modus?
Es wird eine riesige Umstellung, wir starten ohne Training ins Clash-Rennen (Anm. d. Red.: Dieses Interview wurde vor dem Clash-Rennen aufgezeichnet). Ich bin vier Stunden lang im DPi gefahren, dann komplett ohne Training beim Clash zu fahren, wird eine ziemliche Herausforderung. Da muss ich mich wohl noch mal ins letzte Jahr zurückversetzen, als wir mit dem Cup schon einmal auf dem Daytona Road Course fuhren. Das Clash-Rennen findet ja diesmal auch auf dem Road Course statt. Nicht dass ich den gleichen Bremspunkt wähle wie im Sportwagen!

‚Kein Training‘ ist ein gutes Stichwort. Wie haben die speziellen Umstände 2020 den Titelkampf beeinflusst?
Ich denke, es hatte keinen Einfluss auf die Kräfteverhältnisse. Das Produkt und das Racing auf der Strecke hat sich nicht verändert. Die Umstände waren aber natürlich sehr anders, ohne oder mit nur wenigen Fans. Wenn das Rennen läuft, haben wir keine Interaktion mehr mit den Fans, man hört sie dann auch nicht mehr. Es fühlte sich also alles normal an, sobald wir mal unterwegs waren, aber vorher und nach dem Rennen steht man nicht so sehr unter Strom.

Heißt das, man braucht gar keine Trainings für gute Rennen mit realistischen Kräfteverhältnissen?
Das denke ich schon, aber das gilt nicht nur für NASCAR. Jede Rennserie auf Top-Level könnte darauf verzichten, Stunde um Stunde Trainings zu fahren, weil es gar nicht so viel bringt. Anders sieht es aus, wenn man etwas Neues hat, so wie ich zuletzt mit dem Prototyp. So ein Auto bin ich nie zuvor gefahren, deshalb war die Trainingszeit so wichtig. Für uns, die seit Jahren ein Cup-Auto fahren, macht Training aber keinen großen Unterschied.

> „Jede Rennserie auf Top-Level könnte darauf verzichten, Stunde um Stunde Trainings zu fahren. Für uns macht es keinen großen Unterschied.“
>
> Chase Elliott

Sie haben auf dem Weg zum Titel in den Playoffs noch mal richtig zugelegt. Wie kam diese Steigerung zustande?
In den letzten Rennen lief es für uns definitiv richtig gut. Und so, wie das Punktesystem ausgelegt ist, wird man dafür belohnt. Uns lagen sicher auch die Rennstrecken. Am Charlotte Roval hatten wir ein richtig schnelles Auto, genauso in Martinsville. Dort waren wir in der Vergangenheit nicht immer zufrieden, weil wir öfters das Gefühl hatten, ein siegfähiges Auto zu haben, es dann aber nicht umsetzen konnten. Es war schön, dass es dort endlich mit dem Sieg geklappt hat. In Phoenix waren wir beim Frühjahrsrennen schon stark. Ich wusste, wenn wir darauf aufbauen und vielleicht noch ein wenig nachlegen, werden wir gut unterwegs sein. Die letzten Wochen der Saison liefen also sehr gut – genau so etwas braucht man.

Was ging Ihnen durch den Kopf, als Sie in Phoenix als Sieger und Meister die Ziellinie überfahren haben?
Ein bisschen was von allem, irgendwo zwischen Erleichterung und Jubel. Ich war mir ziemlich sicher, dass es kurz vor Schluss noch eine Gelbphase geben wird, weil es in den Truck- und Xfinity-Rennen an den zwei Tagen zuvor genauso war. Ich war also mental darauf eingestellt. Als ich etwas Zeit zum Nachdenken hatte, war ich vor allem stolz auf unser Team. Darauf, dass wir abgeliefert haben, als wir es mussten.

Wie wurden Sie bei der Rückkehr in Ihrer Heimat in Dawsonville empfangen?
Die Unterstützung von zu Hause war toll, so wie die ganzen Jahre. Das war wirklich schön. Ich freue mich aber über jede Unterstützung, das ist nicht lokal begrenzt.

Nun steht das Daytona 500 vor der Tür. Wie gefällt Ihnen der geänderte Ablauf?
Es wird sich nicht viel ändern, denn in dem Rennen gibt es immer so viele Möglichkeiten, wer gewinnt oder wer rausfliegt. Wir hatten auf den Plate Tracks, also den Superspeedways, immer ein gutes Auto und ich denke, das wird sich nicht ändern. Es geht darum, zur richtigen Zeit die richtigen Entscheidungen zu fällen und zur richtigen Zeit die richtige Aggressivität an den Tag zu legen. Es sind meist die gleichen Leute, die sich in der entscheidenden Phase in Position bringen, die sich pushen lassen oder selber pushen. Wenn man ein schnelles Auto hat und sich zur richtigen Zeit durchsetzen kann, ist man vorne.

Ist das Daytona 500 so ein Rennen, bei dem ein Sieg mehr wert ist als ein Titel?
Ich persönlich würde mich schon für die Meisterschaft entscheiden, aber wer möchte dieses Rennen nicht gewinnen? Also hätte ich am liebsten beides und würde diesen großen Punkt gerne von meiner Liste streichen. Ich hoffe, eines Tages kann ich sagen: Wir haben beides geschafft! Mal sehen, wie es dieses Jahr läuft.

Danach sind noch 35 weitere Rennen. Was stimmt Sie zuversichtlich, dass Sie den Titel verteidigen können?
Wenn man sieht, wie die letzte Saison gelaufen ist, gibt es immer noch Verbesserungspotenzial. Ich würde gerne die ganzen schlechten Strecken aussortieren. Zum Glück waren die letzten beiden gute Strecken für uns, aber auf einigen habe ich nicht dieses Selbstvertrauen, das man braucht. Ich würde gerne jede Woche siegfähig sein, so wie andere Fahrer es seit Jahren sind. Das ist nur ein sehr kleiner Kreis, aber zu dem möchte ich gehören, und ich denke, das können wir auch schaffen.

Es wird viel über das Comeback von Kyle Larson gesprochen, der bei Hendrick Ihr Teamkollege wird. Ist er einer von denen, die Ihnen das Leben richtig schwer machen können?
Ganz bestimmt sogar. Er war immer gut, seit er in der NASCAR unterwegs ist. Er ist schon lange dabei und hat viele Erfolge eingefahren. Vor allem hat er diese Chance wirklich verdient, wieder ein Teil dieses Sports sein zu dürfen. Und ich denke, er wird uns als Team besser machen.

Wen haben Sie sonst noch auf der Rechnung? Die üblichen Verdächtigen oder auch Dark Horses?
Das ist schwer einzuschätzen. Vieles, was mal als gesetzt galt, wurde über den Haufen geworfen, siehe auch andere Sportarten wie Football und so weiter. Wir haben einige Fahrer im Feld, die viel Potenzial haben und plötzlich ganz vorne fahren können. Das Punktesystem, speziell in den Playoffs, kann auch viel durcheinander- ▷

bringen. Wenn jemand zur richtigen Zeit seine Top-Leistung bringt, kann er um den Titel fahren. Ein Tipp wäre mir zu riskant, ich warte lieber erst mal ab, wie es läuft.

Auf dem Kalender stehen dieses Jahr sechs Road-Course-Rennen. Das dürfte Ihnen gefallen, oder?
Ja und nein. Die letzten Road-Course-Rennen liefen richtig gut, das bedeutet aber nicht automatisch, dass es bei den nächsten genauso sein muss.

Woher kommt denn Ihre Stärke auf den Road Courses? Auch in der Hendrick-Schwächephase waren Sie dort immer siegfähig …
Das ist eine gute Frage. Denn was auch immer es ist, beim 24h-Rennen in Daytona konnte ich es nicht umsetzen (lacht). Es wird glaube ich oft vergessen, wie gut Jeff Gordon und Alan Gustafson auf Road Courses waren. Durch Alans Erfahrung habe ich eine gute Basis, denn man lernt natürlich viel schneller, wenn das Auto schon perfekt vorbereitet ist. Das war für diese Erfolge sicher der größte Faktor, der aber in den Köpfen gar nicht mehr so präsent ist.

Das Frühjahrsrennen in Bristol wird das erste Dirt-Rennen seit über 50 Jahren. Was denken Sie darüber?
Da weiß ich überhaupt noch nicht, was ich erwarten soll. Einige Fahrer haben Erfahrung aus dem Truck-Rennen in Eldora, das bin ich aber nie gefahren. Was ich aber schon sagen kann: Auf das Rennen in Bristol werden einige Augen gerichtet sein.

Sie waren schon vor Ihrem Titel mehrfach der beliebteste NASCAR-Fahrer. Woher kommt diese Popularität mit nur 25 Jahren?
Das meiste kommt mit Sicherheit durch meine Familie und ihre lange Historie in der NASCAR. Mein Vater, meine Onkels, mein Großvater – alle sind eng mit dem Sport verbunden und sind schon ewig dabei. Die Leute sehen also eher das Drumherum, in dem ich aufgewachsen bin, und geben mir deshalb diese Unterstützung.

Ihr voller Name ist William Clyde Elliott. Wie kam der Name ‚Chase' zustande?
Diesen Spitznamen habe ich, seit ich ein Kleinkind war oder wahrscheinlich schon seit kurz nach meiner Geburt. Ich habe mich selbst nie als William Clyde gesehen, weil ich schon als Kind immer ‚Chase' genannt wurde. Ob es da einen bestimmten Moment oder einen Ideengeber gab, weiß ich nicht, aber darüber habe ich auch nie nachgedacht.

Apropos Kind: Es gibt ein Bild von Ihnen als Kind auf dem Schoß von Dale Earnhardt Sr., dessen Tod sich bald zum 20. Mal jährt. Wie ist das Familienverhältnis zwischen den Elliotts und den Earnhardts?
Ich würde sagen: Definitiv interessant. Mein Vater Bill und Dale Earnhardt waren über weite Teile ihrer Karrieren große Rivalen, sie waren also nicht unbedingt große Fans des anderen. Ich weiß aber, dass mein Vater immer viel Respekt vor Dale hatte. In den späten 90ern wurde das Verhältnis sicher auch besser als in den späten 80ern oder frühen 90ern. Zu Dale Earnhardt Jr. habe ich eine ganz andere Beziehung. Er ist älter, wir waren also nie Gegner auf der Strecke. Ich bin Rennen für ihn gefahren, er war immer nett zu mir und wir sind gute Freunde. An Dale Sr. habe ich leider gar keine bewussten Erinnerungen, dafür war ich damals noch zu jung.



MOTORSPORT IMAGES

„Mein Vater Bill und Dale Earnhardt waren nicht unbedingt die größten Fans des anderen. Ich weiß aber, dass mein Vater immer viel Respekt vor Dale hatte."

Chase Elliott

NASCAR ist sowieso sehr familiär, viele Namen sind schon ewig dabei. Ist das der Grund, warum es für Außenstehende so schwer ist Fuß zu fassen? Es gibt ja so einige prominente Beispiele dafür.
In jeder Disziplin ist es als Quereinsteiger sehr schwierig, egal ob Sportwagen, NASCAR oder Formel 1. Wichtig ist, dass du immer die richtigen Leute um dich herum haben musst, denn alleine wirst du es nicht schaffen.

Die starke Spezialisierung macht einen also zu einem guten NASCAR-Fahrer?
Ich kenne eben nichts anderes. Seit ich Rennen fahre, war das immer in irgendeiner Form von Stock Cars. Es waren immer recht schwere Autos auf schlechten Strecken und überwiegend auf Ovalen. Hier in den USA ist das einfach die Art von Motorsport, die beliebt ist. Man kann schon in jungen Jahren recht einfach diesen Einstieg schaffen, zumindest deutlich einfacher als im klassischen Rundstreckensport.

Was wird sich mit den neuen Fahrzeugen 2022 ändern?
Das wüsste ich auch gerne. Nachdem ich in den letzten paar Wochen einige Sportwagen gesehen habe, erkenne ich ein paar Parallelen zum neuen Cup-Auto. Das wird deutlich mehr in diese Richtung gehen, und ich bin sehr gespannt, wie sich das auswirkt. Die ganze Bauart und Mechanik ist viel näher an dem, was man in der IMSA sieht, als an unseren aktuellen Autos. Ich hoffe, wir können später im Jahr noch viel testen gehen, um optimal für 2022 vorbereitet zu sein.

Würden Sie auch gerne mal im Ausland Rennen fahren?
Das wäre sicher interessant. Das Schöne an den 24h von Daytona war, dass ich viele Leute aus der ganzen Welt, aus verschiedensten Disziplinen kennengelernt habe. Dieses Rennen hat meinen Horizont, wie Motorsport weltweit gelebt wird, wirklich erweitert. Wenn es sich also ergibt, fahre ich gerne auch mal ein paar Rennen auf anderen Kontinenten.

Was möchten Sie den deutschen und europäischen NASCAR-Fans sagen?
Ich finde es vor allem richtig cool. Wenn man die ganze Zeit hier herumreist und seine Rennen fährt, denkt man gar nicht darüber nach, dass auch Menschen auf der anderen Seite des großen Teichs diesen Sport verfolgen. Dafür habe ich größten Respekt. Ich habe auf der Welt einige Orte bereist und finde es spannend, neue kulturelle Dinge zu entdecken. An dieser Stelle also vielen Dank im Namen unseres Sports, wir wissen das sehr zu schätzen! Es ist sicher gar nicht so einfach, wenn man in einer ganz anderen Zeitzone lebt und versucht, den Sport zu verfolgen. Es ist toll, dass wir diese Unterstützung bekommen. ■



NASCAR

Alle niedergerungen: Chase Elliott (#9) hängte auf dem Weg zum Titel auch Ex-Champion Joey Logano (#22) ab

TCR

Neuer Audi aufgelegt

Audi hat die zweite Generation des RS 3 LMS vorgestellt. Das neue TCR-Auto wartet dabei mit deutlich mehr Hightech auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit 180 veräußerten Fahrzeugen ist die erste Generation des RS 3 LMS ein echter Verkaufsschlager unter den TCR-Fahrzeugen. Und trotz seiner im Vergleich zur Konkurrenz seriennahen Technik war der auch extrem erfolgreich: 2020 fuhr man unter anderem noch in der TCR Europe den Fahrer- (mit Mehdi Bennani) und Teamtitel (Comtoyou Racing) sowie in der WTCR den Rookie-Titel (mit Gilles Magnus) ein. Insgesamt holte man bisher u. a. 16 Fahrertitel und 279 Einzelsiege.

Die Zweitauflage hat als einzige Parallele zum Vorgänger, dass auch er die Synergien des VW-Konzerns nutzt und einen großen Teil der Technik des Cupra León Competición übernimmt, d. h. auch Audi reiht sich nun in die Riege der Hightech-TCR-Fahrzeuge ein. Neu ist auch das erstmals bei Audi verbaute WTCR-Einheits-Motorsteuergerät von Marelli. Das deutlich aggressiver gestaltete Auto basiert optisch auf dem kommenden Straßen-RS 3, weshalb es noch im Tarn-Look zur Vorstellung rollte. Die ersten Kunden bekommen ihr Auto im zweiten Halbjahr, wenn der Entwicklungs- und Homologationsprozess abgeschlossen ist. ■



AUDI

Martialische Optik: Der neue Audi RS 3 LMS sieht deutlich aggressiver aus

Supercars Australien

Whincup tritt zurück

Jamie Whincup gab vergangene Woche bekannt, dass 2021 seine letzte Saison als Vollzeitfahrer wird. Danach tritt der Rekord-Meister als Teamchef bei Triple Eight an.

Von: **Michael Bräutigam**

Teamanteile hat Whincup bereits seit geraumer Zeit, dass er also irgendwann die Geschicke des Teams übernimmt, stand zu erwarten. Über den jetzt doch zeitnahen Rollenwechsel des seit Samstag 38-Jährigen sind aber in der Supercars-Welt einige überrascht.

Bevor er seinen neuen Posten antritt, geht er als einer der erneuten Titelfavoriten in die Saison und versucht, mit dem achten Titel seine Rekordmarke weiter auszubauen. Die Chancen stehen gut: Mit dem Abgang des Champions der letzten drei Saisons, Scott McLaughlin, hat Whincup vor allem Teamkollege Shane van Gisbergen zu fürchten. Auch Tickford-Speerspitze Cameron Waters wird als amtierender Vize zu den Favoriten gezählt.

Während sich bei Dick Johnson Racing wie berichtet einiges verschiebt (siehe Ausgabe 7), ist auch das Triple-Eight-Team im Umbruch. Neben Jamie Whincup, der seine Anteile am Team auf 19 Prozent erhöht hat, ist der neue Investor Tony Quinn (u. a. VIP Petfoods) mit gleich 40 Prozent eingestiegen. Die restlichen 41 Prozent verteilen sich auf den jetzigen Teamchef Roland Dane (11 Prozent) und seine Tochter Jessica Dane (30 Prozent).

Der 64-jährige Seniorchef wird demnach am Ende des Jahres das Zepter weiterreichen. Zumindest dieser Zeitpunkt ergibt Sinn: 2022 kommt die neue Fahrzeuggeneration, womit auch die lange Holden-Ära in der australischen Tourenwagenserie endet. Als Nachfolge-Marke steht Chevrolet mit dem Camaro bereits fest. ■



SUPERCARS

Letzte Vollzeit-Saison als Fahrer: Whincup greift 2021 nach dem achten Titel

NACHRICHTEN

DTM: FERRARI KOMMT
Das Einsatzteam für Red Bull in der DTM steht fest. Ferraris GT3-Quasi-Werksteam von AF Corse wird zwei Autos einsetzen. Mit Nick Cassidy steht nun auch der Fahrer fest, der sich mit Alex Albon die Saison in einem der beiden 488 GT3 teilen wird. Cassidy fuhr schon beim DTM-Saisonfinale 2019 mit einem Lexus. Im zweiten Auto bestreitet Liam Lawson die ganze Saison.

TCR: VERNAY ZU HYUNDAI
Jean-Karl Vernay hat einen neuen Vertrag mit Hyundai unterschrieben. Dieser gilt offiziell nur für die ETCR, doch weil Nick Catsburgs Platz in der WTCR vakant geworden ist – der Niederländer macht ein Jahr Tourenwagen-Pause –, könnte es für den Franzosen auch im Weltcup für die Koreaner interessant werden.

BTCC: TURKINGTON FIX
Wenig überraschend bleibt BTCC-Rekordmeister Colin Turkington für ein weiteres Jahr bei West Surrey Racing (BMW). Ollie Jackson hat derweil als zweiter Fahrer neben Andy Neate bei MB Motorsport unterschrieben, bleibt aber im gleichen Auto sitzen (Ford) wie bei Motorbase im Vorjahr. Motorbase wurde im Winter von MB/AmD aufgekauft. Praktisch im Gegenzug „wechselt" Sam Osborne gemeinsam mit Jake Hill ins Motorbase-Team.

NASCAR: HAMLIN BLEIBT
Diese Woche startet die neue NASCAR-Saison. Aufgrund der Corona-Pandemie findet das Clash-Rennen erst am Dienstag und das Qualifying am heutigen Mittwoch (10. Februar) statt. Auf die Duels am Donnerstag folgen das Truck-Rennen am Freitag und der Xfinity-Auftakt am Samstag. Ins Daytona 500 am Sonntag geht Denny Hamlin als Vorjahressieger. Der dreifache 500-Gewinner hat letzte Woche einen neuen Mehrjahresvertrag bei Joe Gibbs Racing unterschrieben.



SUZUKI

Trotz einer Schulterverletzung gleich beim WM-Auftakt wurde Suzuki-MotoGP-Pilot Álex Rins WM-Dritter. Der 25-jährige Spanier erklärt, wie er diese Saison noch weiter nach vorne kommen will.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie seit dem WM-Finale gemacht?
Ich kann mich glücklich schätzen, ich habe mich nicht mit Corona angesteckt, während es in meiner Umgebung nicht ungefährlich war. Ich habe viel im Gym gearbeitet, viel Cardio gemacht und bin Motocross gefahren – eine gute Mischung von allem. Eigentlich war ich schon ganz darauf ausgerichtet, dass wir Anfang Februar in Malaysia testen, nun kann ich es kaum erwarten, dass es hoffentlich in Katar losgeht.

Die Saison wird wohl ähnlich schwer zu planen sein wie die letzte. Was haben Sie aus dem Vorjahr gelernt, was die Sache vereinfacht?
Wir wissen nicht genau, wo und wann wir beginnen werden. Ich würde das Motorrad gern so früh wie möglich fahren, ich kann es kaum erwarten, wieder aufzusteigen. Es wird sicherlich eine weitere seltsame Saison, wir müssen sehen, was wir aus ihr machen können. Sicher ist, dass wir hundert Prozent geben werden.

Werden Sie in dieser Situation, aus der Erfahrung vom Vorjahr heraus, etwas ändern?
Im Endeffekt werden wir wieder Rennen fahren. Auf alle Fälle versuche ich, möglichst wenig Risiko einzugehen. Im Moment sieht es so aus, dass die Corona-Situation wieder schlimmer wird. Aber bereits letztes Jahr war unser Risiko-Level recht niedrig, und wenn sich die Situation nicht ändert, dann wird alles ähnlich wie im letzten Jahr sein. Es ist wirklich schade, dass wir keine Zuschauer haben, dass das Fahrerlager leer ist. Aber in dieser Situation ist es das Beste. Letztes Jahr war, gemessen an der Situation, auch sehr gut, es ist halt traurig, ganz abgeschottet zu sein.

Suzuki sagt, dass Davide Brivio nicht ersetzt wird. Ist das Ihrer Meinung nach die beste Lösung?

„Bereit, vorn zu sein und um den Titel zu kämpfen“

Diese Situation ist völlig neu für mich. Ich habe es selbst nur einen Tag bevor es in den Medien stand erfahren. Davide hat mich angerufen und mir gesagt, dass er das Suzuki-Team verlässt. Ich hatte gedacht, dass es einer seiner Scherze ist. Aber es war leider wahr. Es war ein großer Schock für mich und auch für das ganze Team, aber es war seine Entscheidung. Es sieht so aus, dass Suzuki niemanden an seine Stelle setzen will, und ich denke, wenn sie das für richtig halten, wird es auch die beste Lösung sein. Es ist nicht leicht, schnell einen Team-Manager zu finden. Ich denke, die Situation im Team ist in Ordnung, jeder kennt seine Aufgabe, und wir werden so weiterarbeiten können.

Was wird von ihm am meisten fehlen?
Wir werden ihn sicher vermissen. Wir haben sehr viel mit ihm gesprochen, wir haben viele Witze gemacht. Er war auch immer ein guter Berater für mich. Ich hoffe, dass er irgendwann als Besucher zu Rennen kommt. In der Formel 1 wünsche ich ihm viel Glück.

Wie geht es Ihrer Schulter?
Es geht ihr sehr gut, ich bin positiv überrascht. Im Gym habe ich überhaupt kein Problem mit ihr. Bevor ich mich in Jerez verletzt habe, hatte ich immer eher Probleme mit der linken Schulter, und jetzt ist es wieder so. Jeder hat eine bessere Hand und einen stärkeren Arm, bei mir ist das der rechte. Ich fühle mich jetzt perfekt und kann ihn wieder voll nutzen.

Sie sind praktisch die ganze letzte Saison mit der Verletzung gefahren, wie sehen Sie Ihre Chancen und die Kräfteverhältnisse in diesem Jahr?
Ich bin sicherlich in einer besseren Situation, meine Schulter ist jetzt stabiler. Ich bin jetzt bereit, so ist es unsere Aufgabe, ganz vorn zu sein und zu versuchen, um den WM-Titel zu kämpfen. Auch letztes Jahr waren wir nicht weit weg, und unser Team hat den Titel gewonnen. Meine Gegner sind aber sehr stark. Bereits letztes Jahr war die Rivalität sehr hoch, es gab viele Sieger, und bei zwei Rennen auf der gleichen Strecke war das zweite immer noch enger. Wir werden wieder alles geben, und der Schlüssel dazu, Weltmeister zu werden, ist, immer zu versuchen, vorne dabei zu sein. Was die anderen angeht: Mein Teamkollege Joan Mir wird sicherlich an erster Stelle stehen, er hat letztes Jahr den Titel gewonnen, und er will ihn sicherlich behalten.

> „Wir kennen den genauen Gesundheitszustand von Marc Márquez nicht. Er hat ihn auch in der Vergangenheit verschleiert.“
>
> Álex Rins

Stellt er eine Extra-Motivation für Sie dar?
Sicherlich ist er eine Extra-Motivation. Joan hat letztes Jahr einen Superjob gemacht. Und der Teamkollege ist immer der erste Rivale. Ich werde alles geben, um ihn zu schlagen.

Seit 1981/82 konnte Suzuki nicht in zwei aufeinanderfolgenden Jahren Weltmeister werden. Glauben Sie, dass sie jetzt bereit sind?
Wir sind auf einem sehr hohen Niveau, und darüber bin ich sehr glücklich, denn wir haben sehr hart dafür gearbeitet. Seit ich 2017 zu Suzuki kam, habe ich jeden Tag am Limit gearbeitet, das Motorrad ist jetzt gut und konkurrenzfähig. Natürlich kann man sich immer verbessern, das gilt für Suzuki genauso wie für alle anderen Hersteller. Ich denke, wir sind jetzt da, wo wir sein müssen. Sehen wir mal, wo wir in dieser Saison stehen. Die Motorräder werden sehr ähnlich sein wie letztes Jahr, denn die Motoren sind eingefroren, man kann nur am Fahrwerk arbeiten und ein Aerodynamik-Update haben. Natürlich wollen wir das Ergebnis vom Vorjahr wiederholen.

Was erwarten Sie von Marc Márquez, wenn er zurückkehrt?
Das ist sehr schwierig zu sagen. Wir kennen seinen genauen Zustand nicht. Es wird viel geredet, aber außer ihm kennt niemand die Realität. Marc hat auch in der Vergangenheit die Wahrheit über seinen Gesundheitszustand verschleiert, deshalb müssen wir sehen, wie es wirklich um ihn steht.

Was halten Sie von dem Umbau von Kurve 10 in Barcelona?
Wir haben schon seit letztem Jahr nach dieser Modifikation verlangt. Sie haben schon in der Safety-Commission in Le Mans gesagt, dass das Layout verändert wird. Ich denke, die Strecke wird so sicherer, wir müssen nicht mehr diesen engen Haken fahren. Das wird sicherlich für jeden besser. Der Streckenbetreiber hat großen Aufwand betrieben, um es zu verwirklichen.

Mit wem waren Sie in Portimão?
Mit Albert Arenas. Er hat das Ganze organisiert, aber leider hat das Wetter nicht mitgespielt. Dabei hatte ich mich richtig gefreut. Meine Suzuki GSX-R 1000 war letztes Jahr noch völlig serienmäßig, mit Licht und Rücksitz, jetzt habe ich sie etwas besser vorbereitet. Sie sieht jetzt auch viel besser aus.

Bringt das Training mit einem Serienmotorrad so viel?
Es ist eine ganz andere Sache, mit einem Serienmotorrad zu fahren, als mit einem MotoGP-Motorrad. Ich fahre mit einer Menge Motorrädern, Motocross, Dirt Track, Supermoto, Minibike, dazu habe ich mir ein neues Spielzeug gekauft, ein Kart. Was dem MotoGP-Motorrad für mich am nächsten kommt, ist aber schon das Serienmotorrad, mit dem ich trainiere. Es ist geil, das Adrenalin bei 300 km/h zu spüren, oder genauer bei 299 km/h, denn da regelt die Serienelektronik ab. Das ist aber noch kein Vergleich zum MotoGP-Motorrad.

Sollte noch einmal getestet werden, wenn es erst in Europa losgeht?
Es wäre auf alle Fälle besser, das Gefühl vor dem ersten Rennen wieder zu haben. ■



RINS

Die Spielzeuge des Álex Rins: Kart, Minibike, Suzuki GSX-R 1000 (v. l.)



Álex Rins

Geburtstag: 08.12.1995
Geburtsort: Barcelona (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Suter (5.)
2013: Moto3, KTM (2.)
2014: Moto3, Honda (3.)
2015: Moto2, Kalex (2.)
2016: Moto2, Kalex (3.)
2017: MotoGP, Suzuki (16.)
2018: MotoGP, Suzuki (5.)
2019: MotoGP, Suzuki (4.)
2020: MotoGP, Suzuki (3.)

Hobbys
Radfahren, Skimo, Rollerblading



Álex Rins (#42) und Albert Arenas: Gemeinsames Training in Almeria

LAMAZARES

Endlich fahren!

Anfang letzter Woche verwässerten Stürme die Trainingsmöglichkeiten der MotoGP-Piloten. Doch am Wochenende holten sie es nach, und auch ein alter Bekannter fand wieder die Freude am Fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Moto3-Weltmeister Albert Arenas will nichts unversucht lassen, dass die tolle Form, mit der er trotz einer durchwachsenen Saison Moto3-Weltmeister wurde, ihn auch in der Moto2 ganz an die Spitze bringt. Der 24-jährige Spanier mietete den Autódromo Algarve in Portimão und lud die Kollegen ein, um dort mit ihm zu trainieren. Sein Freund, Suzuki-MotoGP-Pilot Álex Rins, war sofort dabei, aber auch die gesamte VR46-Academy inklusive Valentino Rossi hatte sich angemeldet. Doch dann kam die Unwetterwarnung, und Rossis Truppe trat die Reise gar nicht erst an. Rins war bereits in Portimão, hatte auch seine Box bereits komplett eingerichtet, genau wie Arenas, doch dann brachen auch die beiden ihre Zelte ab und suchten eine andere Fahrmöglichkeit. Am Samstag und Sonntag herrschte in Almeria schönstes Bilderbuchwetter, und Rins führte erstmals seine neu lackierte „Susie" aus, Arenas seine Yamaha R1. Dabei beobachtete Arenas genau, wie sein erfahrener Freund das große Motorrad bewegt, und die beiden tauschten Erlebnisse und Ideen aus.

Dirt-Track-Action

Auf der Rückseite der Rennstrecke von Barcelona-Catalunya wurde vorletztes Jahr ein Offroad-Park mit Motocross und Dirt-Track-Strecken namens Rocco's Ranch errichtet, und dort ging es letzten Donnerstag heiß her. Jack Miller und Fabio Quartararo, beide nicht gerade zimperlich und bekannt gut im Gelände, kamen mit ihren Supermotos nach Barcelona, dazu die Moto2-Piloten Remy Gardner und Xavi Vierge, beide ebenfalls berühmt-berüchtigte Flattrack-Haudegen. Die Moto3-Jünglinge Jaume Masià, Kaito Toba und Xavier Artigas stellten sich ebenfalls der Herausforderung, und Moto3-Junior-WM-Star Diogo Moreira schloss sich an. So wurde geheizt, dass sich die Balken bogen. Dass die Jungs jede nur mögliche Gelegenheit beim Schopfe packen, ist nichts Neues, wer je so ein Training aus der Nähe gesehen hat, wird es genau so lange in Erinnerung behalten wie die spannendsten Grand-Prix-Schlachten, denn Rennfahrer ist Rennfahrer, wenn ein anderer dabei ist, will man diesen unbedingt schlagen.

Doch diesmal war noch jemand dabei, der sich bei so etwas schon länger nicht blicken ließ, weil er sich dem Verletzungsrisiko nicht mehr aussetzen wollte: der dreifache Weltmeister und KTM-Edeltester Dani Pedrosa. Der kleingewachsene Spanier hat seine Verletzungen, besonders die Knochentransplantation in seinem Schlüsselbein, mittlerweile auskuriert, und so nahm auch er die Möglichkeit wahr, sich wieder etwas auszutoben. Ganz fremd dürfte ihm die Flat-Track-KTM nicht sein, privat ließ er sich nach seinem Rückzug von Michael Wollaway von der berühmten Custom-Schmiede Deus ex Machina in Venice Beach/Kalifornien eine Street-Tracker mit dem Motor einer Zweitakt-Honda CR 500 und einem waschechten Dirt-Track-Fahrwerk bauen, und damit ist er regelmäßig auf der Straße unterwegs. Nun ließ er es auch auf dem Lehmboden virtuos krachen.

Mit dabei war auch Hiroshi Aoyama, 250er-Weltmeister von 2009 und heute Chef des Honda-Asia-Teams. Der 39-jährige Japaner zeigte ebenfalls, dass er sein Offroad-Training nicht vernachlässigt hat, seit er bei dem entscheidenden Rennen in Valencia 2009 nur durch einen gekonnten Ritt durchs Kiesbett den Titel in warme Tücher bringen konnte.

Eigentlich würden jetzt die Sepang-Tests beginnen, und die Fitness-Programme waren so ausgelegt, dass die Fahrer auf jetzt ihre volle Leistungsfähigkeit haben. Um da nicht wieder runterzukommen und auch keine allzu lange Pause gehabt zu haben, ist es das Beste, mit irgendeinem Motorrad so nah wie möglich ans Limit zu gehen.

Weiter im Aufwind

Dass die Weltmeisterschaft trotz der Corona-Krise weiterhin im Aufwind und ihre Zukunft gesichert ist, wurde letzte Woche ebenfalls untermauert. Nach KTM, Ducati und dem LCR-Team hat nun auch das Honda-Werksteam seinen Vertrag mit der Dorna bis 2026 verlängert. Damit geht eine 62-jährige Reise weiter, in der Honda über 800 Siege und über 850 Podestplätze über alle Kategorien hinweg gesammelt hat. Jaume Masià hatte im Oktober den 800. GP-Sieg von Honda in der Moto3 eingefahren, Toni Arbolino legte in Valencia drei Wochen später noch einen nach. ■



MONTCIRCUIT

Lang nicht mehr gesehen: Dani Pedrosa vor Jack Miller, wenn auch „nur" beim Dirt Track

Superbike-WM

Ducati testet in Misano

Nach dem Wetterchaos in Jerez konnte das Werksteam mit Scott Redding und Michael Ruben Rinaldi sowie Barni-Ducati mit Tito Rabat letzte Woche in Misano fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Scott Redding blieb nach dem ausgefallenen Test in Spanien und flog nicht nach Kalifornien zurück, der Superbike-Vizeweltmeister konnte Anfang letzter Woche zumindest einen Tag mit dem Straßenmotorrad in Cartagena trainieren. Der 28-jährige Brite hatte vor zwei Jahren auf dieser Strecke sein Ducati-Abenteuer begonnen, als er von der MotoGP in die British Superbike abgestiegen war.

Am Donnerstag rückte das Ducati-Werksteam dann in Misano aus, mit ihnen auch das Barni-Team, wo Tito Rabat ebenfalls über das neueste Modell mit weiter nach hinten verlagertem Sitzbankhöcker und Massedämpfer verfügt. Zunächst hieß es warten, denn am Morgen stand Nebel über dem Asphalt. Redding bekam aber auch so 72 Runden zusammen, Rinaldi deren 52. Tito drehte seine ersten Runden mit dem Ducati-Superbike, aber ganz unvertraut war ihm die Situation nicht. Rabat hatte schon in der Vergangenheit viel mit einer leicht umgebauten Serien-Panigale trainiert – als bei der World Ducati Week 2018 in Misano ein Rennen mit Serien-Panigale abgehalten wurde, kämpfte er um den Sieg mit. Der Spanier war von seinem neuen Arbeitsgerät begeistert. „Das Motorrad und das Team sind sehr gut, wenn ich auch nicht viel Zeit hatte, so habe ich doch begonnen, das V4-R-Superbike zu verstehen.“ ■



WORLDSBK

Scott Redding: 72 Runden auf dem neuen Motorrad mit Massedämpfer

Motorrad-WM

Termas abgebrannt

In der Nacht von Freitag auf Samstag brach im Fahrerlager von Termas de Río Hondo ein Feuer aus und zerstörte die Boxenanlage und andere Teile des Fahrerlagers.

Von: **Imre Paulovits**

Die Bilder des Schreckens verbreiteten sich schnell durch die sozialen Medien. Im Fahrerlager der Grand-Prix-Strecke im argentinischen Termas de Río Hondo war ein Feuer ausgebrochen, und bis die Feuerwehr eintraf, brannte die Boxenanlage lichterloh. Trotz intensiver Bemühungen der Einsatzkräfte konnten die Flammen lange nicht unter Kontrolle gebracht werden, und so wurde in Windeseile das nah gelegene Rennsport-Museum leer geräumt, in dem Rennwagen aus 120 Jahren stehen, darunter ein früher Tourenwagen von Juan Manuel Fangio, weil befürchtet wurde, dass das Feuer übergreifen könnte, was zum Glück dann aber nicht eintraf.

„Ursprünglich hätte Termas Anfang April im WM-Kalender gestanden und wurde verschoben. Da nach Auskunft der Feuerwehr 80 Prozent der Infrastruktur der Rennstrecke beschädigt sind, ist es sehr unwahrscheinlich, dass der GP selbst im Fall, dass Argentinien die Pandemie in den Griff bekommt, 2021 stattfindet. ■



ATDRH

Lichterloh: Die Boxenanlage ist in Termas de Río Hondo völlig abgebrannt

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Letzte Woche sah es lange Zeit so aus, als könne das aufwendig organisierte Großprogramm in Katar mit allen Wintertests und zwei aufeinanderfolgenden Rennwochenenden nicht durchgezogen werden, da die Behörden in Katar ganz strikte Auflagen forderten, um die Quarantäne des fast 1500 Personen starken Motorrad-WM-Trosses sicherzustellen. Doch nun hat die Dorna noch einmal bekräftigt, dass es wohl möglich sein wird. Aber der gesamte Tross muss in zwei Hotels untergebracht werden, die Teams werden einen Monat wie in Hausarrest leben müssen. Aber alle sind froh, wenn es endlich wieder losgeht.

MOTOGP

Esponsorama Racing stellte letzte Woche sein MotoGP-Team mit Enea Bastianini und Luca Marini vor. Beide Motorräder sind in Schwarz und in Blau gehalten, aber völlig unterschiedlich lackiert. Ungeachtet dessen, haben die ersten beiden der letztjährigen Moto2-WM das gleiche Ziel: so gut es geht in der MotoGP Fuß zu fassen. Auch Teamchef Ruben Xaus zeigt sich optimistisch: „Wir haben die zwei größten Talente aus der Moto2, ein Dream-Team.“

STRASSENSPORT

Der Austrian Junior Cup ist Österreichs neue Motorrad-Nachwuchsrennserie. KTM begibt sich gemeinsam mit Superbike-WM-Laufsieger Andy Meklau, der Austrian Motorsport Federation (AMF) und mit Unterstützung von Projekt Spielberg auf die Suche nach Österreichs zukünftigen MotoGP-Talenten. 20 Teilnehmer/innen zwischen 13 und 20 Jahren bekommen in diesem Jahr die Chance, an fünf Wochenenden auf österreichischen Rennstrecken zu beweisen, dass sie das Zeug zum WM-Fahrer haben. Sie werden über die gesamte Saison professionell begleitet. Info: www.austrianjuniorcup.at.



IDM Superbike

„Power-Bauer" wird 65

Als Sohn eines bayerischen Landwirts hatte Ernst Gschwender schon früh in seiner Rennfahrerkarriere den Spitznamen „Bauer mit Power" weg. Diese Woche feiert er seinen 65. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn er gewonnen hatte, war es ein bayerisches Volksfest. Doch Ernst Gschwender, der „Bauer mit Power" hatte wenig von dem, was man sich unter einem bayerischen Landwirt vorstellt, dafür umso mehr Charme und Kampfgeist. Er hat auch nie den Beruf des Landwirts erlernt. Seine Eltern führten eine große und gut gehende Landwirtschaft, doch der Filius ging lieber seiner Leidenschaft für schnelle Motoren nach.

„Ernie" war groß gewachsen, und so zog es ihn bald zu den 500ern. Zu dieser Zeit gab es mit Reinhold Roth, Gustav Reiner, Josef Hage, Klaus Klein, Herbert Hauf und Konsorten eine Menge gute Fahrer in der Königsklasse der Deutschen Meisterschaft. 1982 war Gschwender bereits Vizemeister hinter Reinhold Roth, und 1983 holte er seinen ersten Meistertitel auf einer Suzuki. Damals kam der selige Bert Poensgen zum Heppenheimer Importeur, erkannte das Potenzial, das die aufstrebende Superbike-Klasse als Werbeplattform für den damals enorm starken Markt der Sportmotorräder hatte, besorgte sich zwei TT-F1-Werksmaschinen der GSX-R 750 und überredete Gschwender zum Klassenwechsel.

Mit Suzuki zum Erfolg

Wenn es die wendige und leichte Maschine auf schnellen Kursen auch schwer hatte gegen die Tausender, als 1987 alle nur noch mit 750 ccm fahren durften, wurde er dennoch überlegen Deutscher Superbike-Meister. Wie ihn die Fans liebten, zeigte ein Banner am Nürburgring: „Ob Mang, ob Roth, ob Gustav Reiner, schneller als Gschwender Ernst ist keiner", stand in Anspielung auf die damaligen deutschen WM-Piloten darauf geschrieben.

Bei den Superbikes blieb er für zwei Jahre der Chef. Doch als Honda die RC30 brachte und Edeltuner Roland Eckert sie für Ex-Meister Andreas Hofmann perfekt herrichtete, geriet er ins Hintertreffen, und die Zeit der immer schwerer werdenden GSX-R war vorbei. Für 1991 wechselte Gschwender zu Kawasaki, sein treuer Tuner Kurt Stückle ging mit ihm. Doch in der mittlerweile als Pro Superbike zur härtesten nationalen Meisterschaft Europas emporgestiegene Serie wurde die Luft dünner. Dennoch wurde Gschwender 1992 hinter Edwin Weibel und Andy Hofmann DM-Dritter, ein Jahr später Vierter, bevor er den Helm an den Nagel hängte und seinen Tuner an seinen Nachfolger Jochen Schmid weiterreichte.

Mit „Ernies V8 Speedshop" baute er mit seiner zweiten Leidenschaft, den amerikanischen Muscle-Cars, ein solides Geschäft auf und ließ es gelegentlich auch auf vier Rädern richtig krachen. Er fuhr die VLN, 1997 mit einem Porsche 911 GT2 R in der FIA GT Meisterschaft, 2002 pilotierte er eine Chevrolet Corvette C5 in der amerikanischen Grand-Am-Serie. Er ist bis heute der einzige Europäer, der in Daytona sowohl das 200-Meilen-Rennen mit dem Motorrad als auch das 24-Stunden-Rennen mit dem Auto fuhr.

Ein neuer Gegner

Doch 2009 erkrankte Gschwender an Parkinson. Zuletzt auf dem Motorrad konnte man ihn bei der Sachsenring-Classic 2014 sehen, auch aus dem Geschäftsleben klinkt er sich langsam aus. „Ich habe viele Jahre für den Rennsport gelebt, jetzt muss ich auf meinen Körper aufpassen", gesteht er. So wünschen wir ihm alles Gute zum 65. und von ganzem Herzen viel Kraft in einer ruhigeren Zukunft mit vielen Erinnerungen. Das hat er sich mehr als redlich verdient. ■



Ernst Gschwender

Geburtstag: 11. Februar 1956
Geburtsort: München
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
1977: Erste Rennen
1982: DM 500 ccm, Suzuki (2.)
1983: DM 500 ccm, Suzuki (1.)
1985: DM Superbike, Suzuki (2.)
1986: DM Superbike, Suzuki (2.)
1987: DM Superbike, Suzuki (1.)
1988: DM Superbike, Suzuki (1.)
1989: DM Superbike, Suzuki (3.)
1990: DM Superbike, Suzuki (6.)
1991: DM Superbike, Kawasaki (7.)
1992: DM Superbike, Kawasaki (3.)
1993: DM Superbike, Kawasaki (4.)

Hobbys
US-Autos, Oldtimer



MOTO MOTION

Ernst Gschwender auf dem Suzuki-Superbike: Deutscher Meister 1987 und '88



MOTO MOTION

Der Strahlemann: Ernst Gschwender wusste im Rampenlicht zu stehen

IDM Superbike

Stefan Nebel wird 40



SERVUS TV

Drei deutsche Meistertitel sammelte Stefan Nebel während seiner Motorradkarriere ein, heute unterhält er die Fernsehzuschauer mit seinen Fachkenntnissen.

Von: **Imre Paulovits**

Stefan Nebel wurde das Rennfahren sprichwörtlich in die Wiege gelegt. Als er 1981 in Velbert im Bergischen Land geboren wurde, war sein Vater Peter auf dem Höhepunkt seiner Rennfahrerkarriere in den besten Zeiten der deutschen Zuvi- und Langstrecken-Szene. So bekam Klein-Stefan bereits mit drei Jahren eine Yamaha PW50. Zunächst zog es ihn auf die Motocross-Strecke, von wo er jedoch nach einem schweren Sturz zu den Minibikes wechselte. Dort wurde er 1994 und '94 Deutscher Meister, 1996 wechselte er in den ADAC Junior Cup und gewann 1997 auch diesen. Harald Eckl griff ihm unter die Arme, so konnte er 1998 bereits im Supersport-Weltcup fahren und wurde in Laguna Seca Elfter. Dann folgten drei Jahre in der Supersport-DM, 2002 fuhr der damals 21-Jährige mit Suzuki sowohl in der Supersport als auch in der Superstock 1000, wurde bei den 600ern Vizemeister und bei den großen Meister. Mit dem Team von Suzuki Schäfer stieg er dann zu den Superbikes auf und wurde auch dort auf Anhieb Meister. 2005 holte er seinen zweiten Superbike-Titel auf Yamaha. 2008 unterschrieb er bei KTM und bekam dort neben seinem Rennfahrerjob auch einen als Testfahrer, war daher maßgeblich an der Weiterentwicklung der RC8 beteiligt.

Dann entdeckte Stefan Nebel sein zweites Talent. 2015 wurde er Kommentator bei Eurosport und berichtete aus der MotoGP-Boxengasse, was er dort gesehen hatte. Als ehemaliger Rennfahrer, der auch genau wusste, wie ein Rennmotorrad weiterentwickelt wird, konnte er die Zuschauer in so manches Geheimnis einweihen. Als dann Servus-TV die Rechte bekam, wurde er in ihr Experten-Team aufgenommen, zunächst in der Superbike-WM und seit letztem Sommer auch in der Motorrad-Weltmeisterschaft.

Der rotblonde Rheinländer geht mittlerweile ganz in dieser Aufgabe auf. Und dank ihm, Gustl Auinger, Alex Hofmann und Stefan Bradl haben die Motorsport-Übertragungen ein Niveau erreicht, von dem man jahrelang nur träumen konnte. Alles Gute zum Geburtstag, lieber Stefan, und auf dass wir noch lange was von dir hören! ■



KTM

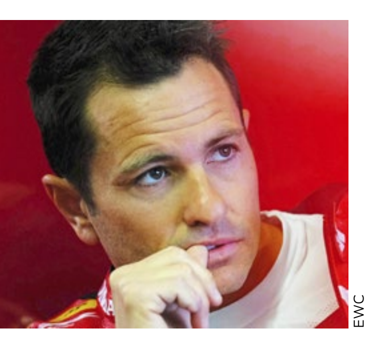
Stefan Nebel: 2008 Test- und Rennfahrer auf der KTM RC8

Motorrad-WM

Randy de Puniet 40

Seit mehr als 20 Jahren kann man Randy de Puniet in unterschiedlichen Klassen der Motorrad-WM erleben. Am Valentinstag wird er 40 Jahre alt.

Als Randy de Puniet 1998 erstmals mit einer Wildcard beim französischen Grand Prix in Paul Ricard an den Start ging, wurde er zwar fast von Sieger Kazuto Sakata überrundet, doch die Entschlossenheit war dem Franzosen anzusehen. Er bekam für das Folgejahr einen permanenten Startplatz in der WM, und schon 2001 stieg er zu den 250ern auf. 2004 wurde er im Team von Lucio Ceccinello WM-Dritter hinter Dani Pedrosa und Sebastian Porto. Ab 2006 fuhr er in der MotoGP, zuerst mit Kawasaki dann wieder im LCR-Team, und mit ihnen wurde er 2009 WM-Neunter. Doch dann fing sein Stern langsam an zu verblassen. Auch wenn er ab 2014 keinen festen Startplatz mehr in der MotoGP fand, kann er sich damit rühmen, dass er sowohl die WM-Rückkehr von Suzuki als auch den Einstieg von KTM in die MotoGP tatkräftig mit unterstützt hat. Auch der Langstrecken-Ducati hat er letztes Jahr dabei geholfen, das Laufen zu lernen. ■ IP



EWC

De Puniet: In vielen Sätteln heimisch

Motorrad-WM

Masaki Tokudome 50

Er fuhr sechs Jahre in der Motorrad-WM und wurde mit einem deutschen Team Vizeweltmeister. Am Valentinstag wird der Japaner 50 Jahre alt.

Als der Schwarzwälder Kunststoffhersteller Rolf Peter Ditter in den 1990er Jahren begann, begabte Rennfahrer aus seiner Region zu unterstützen, fand er schnell Gefallen am Motorradsport. Das Team, das der Unternehmer für Oliver Koch gründete, stieg in die Elite der 125er-WM auf. Und als 1996 der damals 25-jährige Masaki Tokudome verpflichtet wurde, bescherte er der deutschen Aprilia-Truppe vier Siege und kämpfte bis zum Schluss um den Titel, den er gegen Haruchika Aoki nur knapp verlor. Wenn Tokudome nach seinem altersbedingten Aufstieg zu den 250ern auch nicht an seine früheren Erfolge anknüpfen konnte und deshalb wieder nach Japan zurückkehrte, hat er seine Karriere bis heute dennoch nicht beendet. Im Gegenteil: Nach drei Vizemeisterschaften wurde er 2012 mit 41 Jahren Japanischer 125er-Meister, 2016 mit 45 Jahren Japanischer Moto3-Meister und letztes Jahr in der durch Corona verkürzten Saison Gesamt-Vierter! ■ IP



MOTOGP

Tokudome (#7) gegen Valentino Rossi

Der Turmbau zu Hinwil

Vor 20 Jahren versuchten der Schweizer Peter Sauber und der japanische Formel-1-Motoreningenieur Osamu Goto, mithilfe des malaysischen Mineralölkonzerns Petronas ein MotoGP-Projekt auf die Beine zu stellen. Der erste Motor war zu hoch, das Projekt zu teuer. Aber das Motorrad sollte in der Superbike-WM Geschichte schreiben.

Von: **Imre Paulovits**

Als 2001 die Motorrad-WM in Suzuka begann, kursierten von Hondas Viertakt-Prototyp für die ein Jahr später startende MotoGP nur ein paar unscharfe Bilder. Doch im Fahrerlager konnte man bereits den ersten Motor für die neue Formel bestaunen. Einen Dreizylinder, den der ehemalige Honda- und Ferrari-Formel-1-Ingenieur Osamu Goto und der Schweizer Formel-1-Rennstallbesitzer Peter Sauber stolz präsentierten. Doch die Motorrad-Techniker zeigten sich wenig beeindruckt. Viel zu hoch und viel zu klobig, war ihr einstimmiges Urteil. Und so bekam der Motor benannt nach dem Gebäude seines Sponsors den wenig schmeichelhaften Spitznamen „Petronas Tower“.

Doch bereits ein halbes Jahr später, beim Grand Prix von Malaysia in Sepang, war das Triebwerk wieder da, diesmal viel graziler, mit einer nach hinten geneigten Zylinderbank und gar eingebaut in ein fahrbereites Motorrad. Das Rolling Chassis hatte der britische Fahrwerkshersteller Harris gebaut, die Verkleidungsteile waren stark an ihre früheren 500er Kunden-Yamahas angelehnt.

Die malaysische Mineralölgesellschaft Petronas zeigte damit der Welt, was sie vorhatte: Eine zweirädrige Zukunft mit Hightech-Partnern, bei der sie auf dem Markt mit den Japanern und Ducati im Premium-Segment wetteifert. Vom Sound des Dreizylinders waren alle begeistert. Doch obwohl Testfahrer Niall Mackenzie die Motorleistung lobte, blieb das Interesse der Privatteams aus der 500er-WM sehr verhalten, als ihnen Sauber und Goto das Motorrad zu einem Saisonpreis von 10 Millionen Euro anboten – fast dem Zehnfachen, was sie für ihre Zweitakter ausgegeben hatten.

Schweizer Macher

„Begonnen hatte das Projekt viel früher“, verrät der spätere Moto2-Konstrukteurs-Weltmeister Eskil Suter. „Ich bin 1999 mit einem Konzept für ein Dreizylinder-Motorrad bei Sauber Petronas Engineering in Hinwil vorstellig geworden, weil ich Petronas mit im Boot haben wollte und wir selbst noch zu klein waren für ein solches Projekt. Die Idee war, einen Grand-Prix-Motor mit Formel-1-Technik zu entwickeln.“ Zwei Jahre später fragte Petronas bei Suter Racing Technology an, ob sie daraus einen Motor für die Superbike-WM entwickeln könnten. „Sie hatten zwischenzeitig Carl Fogarty zu ihrer Galionsfigur gemacht, und der empfahl, für ihre Pläne auf dem Motorradmarkt in die Superbike-WM statt in die MotoGP zu gehen. Mit Goto hatten sie sich überworfen, ich bekam einen Entwicklungsvertrag“, erzählt Suter.

> „Der Motor hatte ein viel zu schmales Drehzahlband und zu wenig Schwungmasse.“
>
> Jack Valentine

Bei Suter wurde der Triple neu gezeichnet und Extremlösungen wie die Trockensumpfschmierung, für die das Öl vor dem Anlassen vorgewärmt werden musste, eliminiert. Bei Piper Design in England entstand nach Input von Fogarty eine gefällige Linienführung, FTR fertigte das Chassis. Von

KIRN/PETRONAS

Sauber-Petronas GP1: Eines der ersten fertigen MotoGP-Bikes überhaupt, Formel-1-Motorentechnik im Harris-Fahrwerk mit Elementen der damaligen 500er-Zweitakter

den 150 straßentauglichen Motorrädern für die Homologation wurden die ersten 75 Stück bei MSX International in Basildon in der Grafschaft Essex zusammengebaut, die restlichen 75 bei Modenas in Malaysia. Dies sollte die malaysischen Ingenieure, Techniker und Mechaniker auf ihre Aufgaben beim Bau von zukünftigen Top-Motorrädern schulen. Die bei Suter vorbereiteten Rennmotoren wurden beim Team von Carl Fogarty in die von ihnen entwickelten Fahrwerke verbaut.

Als das Projekt 2001 beschlossen wurde, lag das Hubraumlimit für Vierzylinder bei 750 ccm, für Dreizylinder bei 900 ccm und für Twins bei 1000 ccm. Doch wegen der Marktentwicklung setzten die Japaner für 2003 durch, dass auch die Vierzylinder mit einem vollen Liter Hubraum fahren können.

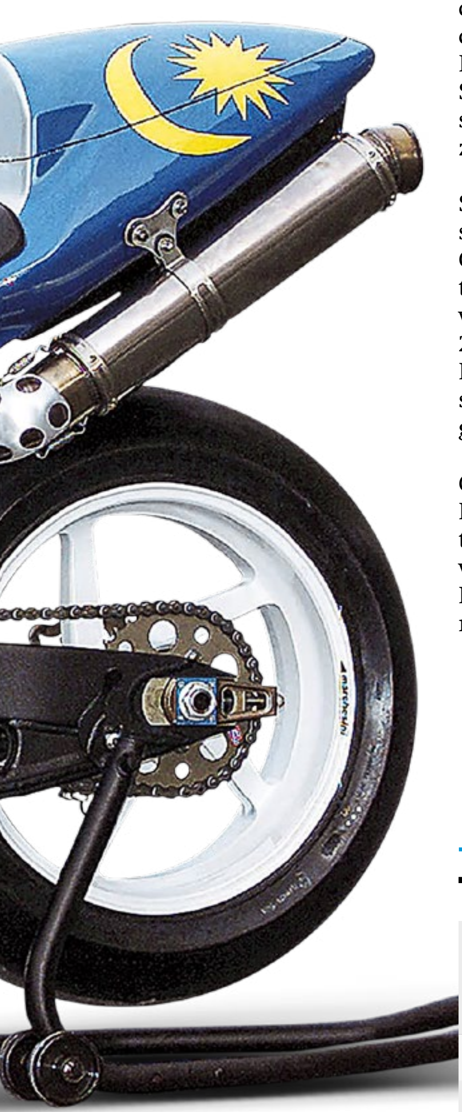
Renndesaster

Fogarty hatte neben seinem Landsmann James Haydon Ex-Weltmeister Troy Corser verpflichten können, und der stellte die FP1 gleich bei ihrem Debüt in Valencia in die erste Startreihe und wurde im zweiten Rennen Siebter, bei nächster Gelegenheit im heimischen Phillip Island sogar Fünfter. Er konnte 2003 zwar regelmäßig in die Top 10 fahren, doch nach Ausfällen blieb nur der 12. WM-Rang. 2004 konnte er in Oschersleben auf die Pole-Position fahren und wurde im ersten Rennen Vierter, doch dies waren nur Blitzmomente.

Die Formel-1-Motorentechniker von Ricardo hatten 2004 den Aufbau und die Weiterentwicklung der Rennmotoren von Suter übernommen. „Die Probleme lagen bereits im Konzept“, sagt Jack Valentine, der ab 2004 die technische Leitung in Fogartys Team hatte. „Mit dem nach hinten gerichteten Auslass waren die Krümmer viel zu kurz. Die Gase kamen mit zu viel Energie am Dämpfer an. Die Dämpferwolle wurde rausgeblasen, das Kohlefaser des Schalldämpfers hat häufig gebrannt und der Sitz wurde auch zu heiß. Der Motor hatte zwar bis zu 190 PS Spitzenleistung, aber ein viel zu schmales Drehzahlband und viel zu wenig Schwungmasse.“

Corser ging 2005 zu Alstare-Suzuki und wurde Weltmeister, seine Landsleute Steve Martin und Garry McCoy wurden mit der Petronas WM.-18 respektive 22. 2006 wurde Martin WM-21., Craig Jones 26., und Petronas zog den Stöpsel. Mittlerweile hatte sich der malaysische Gigant auf andere Betätigungsfelder verlagert.

Wie auch die Dreizylinder von Cosworth für Aprilia und von Oral Engineering für BMW gezeigt hatten: Hochleistungs-Motorradtriebwerke sind eine Welt für sich. Das Know-how aus der Formel 1 allein reicht dort nicht zum Siegen. ■



TECHNISCHE DATEN

Sauber-Petronas GP1 (2001)

Motor	Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	92 x 49,6 mm
Hubraum	989 ccm
Leistung	über 200 PS bei 15000/min
Leergewicht	138 kg



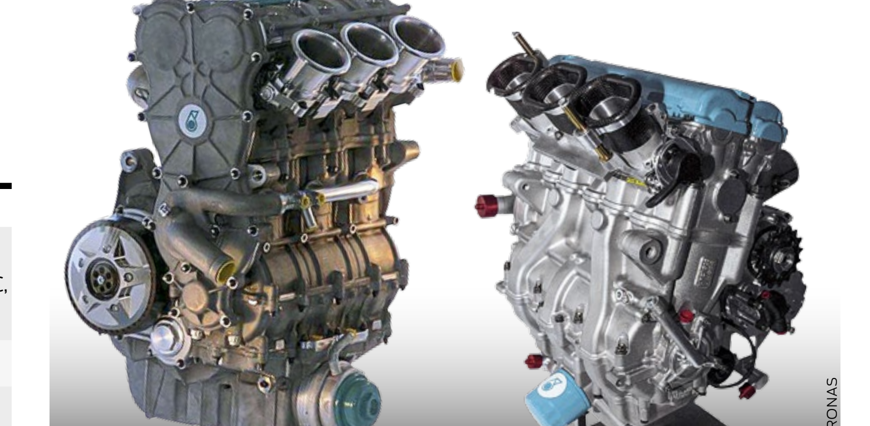
KIRN/PETRONAS

Sepang 2001: Demo-Runden des GP1 mit Testfahrer Niall Mackenzie



PETRONAS

So ging sie in Serie: Foggy-Petronas FP1 mit sehr ansehnlichem Design



PETRONAS

Lernkurve des Autobauers: Die erste Variante von Gotos MotoGP-Motor (l.) baute sehr hoch und klobig, die zweite im selben Jahr schon deutlich graziler



Inder aus Bayern

Die Dakar-Motorräder der indischen Marke Hero kamen schon immer aus dem bayerischen Stephanskirchen. Mittlerweile ist aus der dort ansässigen Firma Speedbrain ein komplette Entwicklungsabteilung für die Marke hervorgegangen.

Von: **Imre Paulovits**

Schick sahen sie aus, die brandneuen Heros, auf denen Joaquim Rodrigues die diesjährige Dakar als 11. und Sebastian Bühler als 14. beendet hatten. Sie waren mit ganz neu konstruierten Motoren bestückt und hatten nichts mehr mit ihren Vorgängerinnen zu tun, die auf dem bei Kymco gebauten BMW G 450-Motor basierten, ihre Entwicklungs-Geschichte einst als Husqvarna begannen, dann in Speedbrain und schließlich Hero umgetauft wurden. „Aus der Firma Speedbrain ist mittlerweile die Hero Tech Center Germany GmbH hervorgegangen", sagtt Teamchef Wolfgang Fischer stolz. „Dort werden nicht nur die Dakar-Rennmaschinen entwickelt, sondern auch zukünftige Serienmodelle."

Weiß-blaue Geschichten

Stephanskirchen, fünf Kilometer östlich von Rosenheim. Auf einem Industriegelände mit einem großen runden Gebäude und Flachbauten drumherum herrscht reges Treiben. Noch mehr als zur Entstehungszeit vor zwölf Jahren. Damals war der heutige VW-Vorstandsvorsitzende Dr. Herbert Diess noch Leiter von BMW Motorrad. Er polierte das sportliche Image der Bayern mit einem Werkseinsatz in der Superbike-WM auf und schickte die damalige Tochter Husqvarna ins Gelände. Dafür ließ er von Alpha Technik ein großzügiges Zentrum bauen, wo die Rennabteilungen für Straßen- und Geländesport untergebracht waren, Rennleiter Berti Hauser beaufsichtigte beide. Diess' Nachfolger Stefan Schaller war weniger sportlich eingestellt und zog den Stecker. Alpha Racing blieb der Kundensport, Wolfgang Fischer machte mit Speedbrain als selbstständige Logistik- und Entwicklungsfirma für den Rallyesport weiter. Neben der Weiterentwicklung der Rallye-Husqvarna unter eigenem Namen leitete er für einige Jahre auch das Dakar-Projekt von Honda.

> „Aus der Firma Speedbrain, ist die Hero Tech Center Germany GmbH Hervorgegangen. Speedbrain agiert aber noch weiter als Rallye Dienstleister im Motorsport."
>
> Wolfgang Fischer

Entwicklungsingenieur Markus Theobald war Leiter des BMW-Offroad-Projekts. Er ging 2011 zu MAN, sechs Jahre später kehrte er zu Speedbrain zurück. Sein ehemaliger Chef bei BMW Motorrad, Dr. Markus Braunsperger, war zwischenzeitlich Technikvorstand bei Hero in Indien geworden. „Er hat Konzeptentwickler im Motorradbereich gesucht und mich überzeugt, wieder etwas mit Motorrad zu machen", blickt Theobald zurück. „So bin ich von MAN weggegangen, habe mit Wolfgang Fischer Speedbrain um ein Ingenieursbüro erweitert und Entwicklungsingenieure eingestellt."

Indische Beziehungen

Neben der Konzeptentwicklung machte Hero auch von dem bestehenden Rallye-Motorrad Gebrauch, und 2019 übernahmen sie Speedbrain komplett. Aus den damals sechs Entwicklungsingenieuren ist mittlerweile eine stattliche Truppe von 44 hochqualifizierten Mitarbeitern geworden. „Schließlich sollen es 55 bis 60 Mitarbeiter für die Konzeptentwicklung werden, ab da würde es zu groß für den Zweck werden, den wir haben", verrät Theobald. „Neben Motor-



Da geht die Sonne auf: Beide brandneuen Hero-Renner kamen bei der Dakar ins Ziel

HERO



HERO

Neue Konzepte für Indien: Roadster und Enduro für den Markt der Zukunft



HERO

Ingenieurbüro mit Ansichtsmodell



HERO

Praktische, moderne Industriearchitektur: Die Anlage ließ einst BMW für den Superbike- und Offroad-Werkseinsatz bauen

rädern entwickeln wir auch alternative Antriebsformen und Elektro-Mobilität."

Der Gigant aus Indien, der mittlerweile mehr als 100 Millionen Zweiräder gebaut hat, setzt auf absolutes Hightech. Sein Center of Innovation and Technology in Jaipur ist mit allen Möglichkeiten ausgestattet, die es im Fahrzeugbau gibt. Auch rund um Stephanskirchen haben Theobald und Fischer ein Netz von Zulieferern aufgebaut, mit dem sich Technik auf höchster Ebene entwickeln lässt. Und damit wurde auch ein neues Dakar-Motorrad auf Kiel gelegt.

„Wir haben mit unseren Partnern und den Möglichkeiten in Indien in kürzester Zeit einen Rennmotor vom weißen Blatt Papier zum Renneinsatz entwickelt", sagt Theobald stolz. „2018 haben wir begonnen, letztes Jahr war er fertig. Die Regeländerung bei der Dakar hat es möglich gemacht, dass wir dieses Jahr mit ihm als Prototyp starten konnten." Bei der Ausführung hat die Firma HC Concepts von Claus Holweg, einem ehemaligen KTM-Motorenentwickler, viel geholfen. „Ihn kenne ich schon lange, er war bereits mein Entwicklungspartner beim BMW-G-450-Motor. Die Motorenteile sind ein Mix aus Teilen aus Indien, HC Concepts und Teilen, die bei uns gefertigt wurden. Dabei wird neueste Technologie eingesetzt. Die Gehäuse sind CNC-gefräst, die Zylinderköpfe macht HC Concepts im Rapid Prototyping. Dabei werden die CAD-Daten auf 3D-Druckern zu Hardware geformt, in denen ein Laserstrahl Metallpulver zum Schmelzen gebracht wird, aushärtet und so schichtweise die Struktur aufbaut. Es gibt keinerlei Einschränkungen bei Funktion oder Lebensdauer gegenüber einem Gussteil. Man kann heute konstruieren, morgen drucken und übermorgen das Teil verbauen. Das wäre vor einigen Jahren noch undenkbar gewesen."

Wie gut es funktioniert, hat Hero auf der Dakar bewiesen. Und in Zukunft soll noch mehr von der deutsch-indischen Hightech-Entwicklung kommen. ■

DREI FRAGEN AN MARKUS THEOBALD



WARUM HAT HERO DAS ENTWICKLUNGSZENTRUM IN DEUTSCHLAND GEGRÜNDET?

Wir wurden von mehreren Entwicklungszentren weltweit ausgesucht, um die Konzeptentwicklung für sie zu machen. Es kamen auch Standorte in Tschechien, Spanien, Italien und England infrage. Sie haben sich nach Abwägen der Kapazitäten, die sie brauchen, und der Randbedingungen für Deutschland entschieden.

WAS ENTWICKELN SIE IN DEUTSCHLAND GENAU FÜR HERO?

Wir entwickeln Fahrzeugkategorien, die bei Hero noch nicht auf dem Markt sind. Wir entwickeln für sie keine Motoren, das macht Hero in Indien. Wir machen die Konzepte, die Plattformen und die Prototypen bis zu einem bestimmten Stadium. Die werden dann in Indien weiter erprobt und für die Industrialisierung vorbereitet. Wir produzieren auch Teilekits, die ins Technikzentrum in Jaipur zur Hauptentwicklung geschickt werden. Das Erprobungsgelände bietet die Möglichkeiten wie BMW in Miramar.

WIRD ES EINEN PRODUCTION-RACER VON DER DAKAR-MASCHINE GEBEN?

Primär dient das Motorrad als reiner Technologie-Boost für Hero. Der Kundensport in Indien sieht anders aus. Seit 2019 hat Hero das erste indische Enduro-Motorrad im Programm. Es ist eine 200er, sie ähnelt aber mehr einer XT 500 als einer KTM EXC. Das ist in Indien aber schon die gehobene Klasse, und damit wird auch Sport betrieben.

Das Roczen-Triple

HRC

Honda-Star Ken Roczen verlässt die Motorcity Indianapolis mit einem Dreifachsieg. Damit baut der Deutsche nach einem Drittel der Supercross-WM die Führung aus. Cooper Webb hält den Kontakt, während Titelverteidiger Eli Tomac den Thüringer aus den Augen verliert.

Von: **Frank Quatember**

Der zweite Abend in Indianapolis brachte den zweiten Triumph für Superstar Ken Roczen. Der deutsche HRC-Honda-Pilot ließ die Muskeln spielen und dominierte die Konkurrenz beeindruckend.

In seinem Vorlauf startete Roczen als Dritter, passierte aber schnell seinen alten Trainingspartner Adam Cianciarulo. Als Zweiter top platziert, machte Ken Druck auf seinen Erzrivalen Cooper Webb, aber ohne Brechstange. Mit Erfolg, Webb blieb an der Streckenbegrenzung hängen und der Deutsche fuhr zum Laufsieg, gefolgt von Cianciarulo und Malcolm Stewart. Vorlauf 2 holte sich der bislang glücklose Franzose Marvin Musquin vor GasGas-Pilot Justin Barcia und dem ewig jungen Justin Brayton. Topfavorit Eli Tomac stürzte zur Rennhälfte und schaffte es bis zum Ziel nur noch auf Rang 4.

Der absolute Höhepunkt im 450er-Finale konnte kommen, und es war Justin Barcia auf der GasGas, der den Start deutlich für sich entscheiden konnte.

Nach der folgenden Sprungkombination war Ken Roczen am Hinterrad von „Bam Bam“ Barcia, machte per Blockpass sofort kurzen Prozess und übernahm die Spitze. Das war rennentscheidend, denn bekanntlich ist Barcia äußerst schwierig zu passieren. In der Folge spulte Kenny sein Rennen fehlerlos und konstant mit Bestzeiten ab und brachte den Sieg ungefährdet ins Ziel. Einziger Aufreger war die Überrundung von Bad Boy Vince Friese, der zwar nicht der Schnellste ist, aber immer gut für dumme und gefährliche Situationen. Roczen löste das Problem, indem er Friese mit hartem Körperkontakt attackierte, nach dem klassischen Motto „Bahn frei“!

K-Roc: Windeln gewechselt

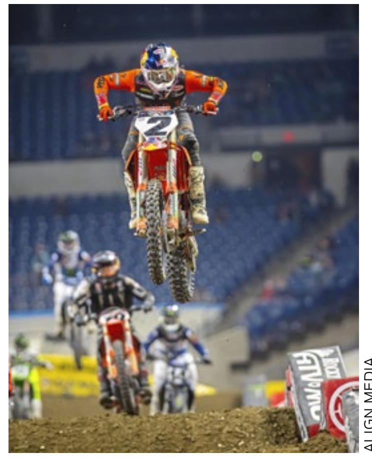
„Mir fehlen die Worte“, jubelte der Mattstedter mit Wohnsitz Florida nach Rennschluss. „Zwei Siege hintereinander sind lange her. Ich hatte Spaß und fand richtig gute Spuren, das war heute der Schlüssel zum Erfolg. Ich konnte ohne Druck mein Rennen fahren, was sich manchmal sehr lang anfühlen kann. Aber ich hatte einige Weckrufe dabei, wie der Ärger mit Friese. Dem Typ scheine ich leider immer und überall auf der Strecke zu begegnen. Der Sieg ist für meine Frau und meinen Sohn. Wir haben sogar Windeln gewechselt zwischen den Rennen!“ Auch für seinen roten Blitz fand der Thüringer warme Worte: „Ich komme besser klar mit dem Motorrad als je zuvor. Im Grunde ist der Erfolg ein Mix aus der Honda und mir. Ich bin jetzt eins mit dem Bike. Früher hat es manchmal mit mir gemacht, was es wollte. So etwas ist nicht passiert in diesem Jahr.“

Für Titelverteidiger Eli Tomac gab es wie so oft am Start wenig zu lachen. Er fand aber rasch seinen Speed und passierte einige Konkurrenten spektakulär, inklusive Teambuddy Cianciarulo. „Als ich an Adam vorbei war und Platz 2 in Sichtweite war, habe ich viel-



HRC

Start – und weg: Ken Roczen führt schon in Kurve 1



ALIGN MEDIA

Jetzt auf Platz 2: Cooper Webb

leicht zu viel Zeit gebraucht, um einen Pass zu setzen", übte der Titelverteidiger zu Recht Selbstkritik. In der Schlussphase kämpfte Tomac intensiv, aber vergeblich gegen Barcia um Platz 2. Für den GasGas-Piloten war es erneut ein toller Abend: „Mein Startsieg war optimal, aber Kenny war heute einfach großartig. Ich habe versucht, ihm zu Beginn einen Kampf zu liefern, aber da war heute nicht mehr drin für mich. Ich bin froh, wieder auf dem Podium zu stehen und bin bereit für mehr davon."

KTM-Star Cooper Webb verpasste als Vierter zwar knapp das Podium, bleibt aber im Punktekampf um die WM noch in Schlagdistanz. Derweil zog sich Husky-Pilot Jason Anderson eine Handverletzung zu und schied aus. Damit dezimierte sich das Husqvarna-Werksteam nach der Verletzung von Dean Wilson um einen weiteren Piloten.

Indianapolis Nummer 3

Tränen hatte zwar keiner in den Augen, aber der Abschied vom Kühlschrank Indianapolis letzten Samstag hatte es in sich. Und wieder spielte ein überrundeter Pilot das Zünglein an der Waage …

Doch zunächst standen auf der erneut stark veränderten Strecke die Vorläufe an. Roczen im knallblauen Fox-Outfit gewann den Start, sein Rennen und damit bereits seinen vierten von sechs Vorläufen in 2021 ungefährdet vor Kawasaki-Star Eli Tomac und Zach Osborne auf der Werks-Husky. Im anderen Rennen setzte sich Justin Barcia mit der neuen GasGas etwas glücklich durch, weil der führende Marvin Musquin (KTM) im Waschbrett stürzte. Hinter Barcia überquerten Webb und der wieder genesene Anderson die Ziellinie.

Das hochklassige Finale begann mit einem schlauen Manöver von Ken Roczen in der Startkurve. Der Thüringer nutzte einen winzigen Fehler von Startsieger Barcia, stieß innen durch und passierte den Amerikaner. In seiner Lieblingsposition verwaltete Kenny die Führung, bis Barcia nach einigen Minuten auf die dumme Idee kam, den Thüringer in der Kurve abzuschießen.

Zum Glück ging das Manöver daneben, und Roczen hielt die Spitze. Hinter dem Duo brachten sich währenddessen Cooper Webb und Eli Tomac in Stellung und lauerten auf Fehler der Konkurrenz. Das dauerte lange, aber schließlich patzte Barcia als Erster und musste Webb vorbeilassen. Innerhalb kürzester Zeit war der KTM-Pilot in der Nähe von Roczens Hinterrad, und es kam zum mittlerweile schon klassischen Duell der beiden Erzrivalen. Doch diesmal bekam Webb keine Schützenhilfe à la Dean Wilson in Houston, und so konnte Ken seinen knappen Vorsprung relativ sicher verteidigen.

Im Ziel und auf dem Podium bejubelte Reggae-Fan Roczen den Dreier von Indy ausgelassen: „Der Track war heute nicht so meins, ich hätte besser fahren sollen. Aber der Sieg ist natürlich großartig. Und das am Geburtstag meines Idols Bob Marley!"

Bad Boy Vince Friese

Im Kampf um Platz 3 zwischen Barcia und Tomac wurde es am Ende dramatisch. Und wieder war es der Bad Boy Vince Friese, der wie so oft blaue Flaggen ignorierte und Barcia dadurch zu einem riskanten Passiermanöver zwang. Das endete mit einem heftigen Abflug für „Bam Bam" und ebenso für den nachfolgenden Tomac, der nicht mehr ausweichen konnte! Die Rote Karte für Friese ist längst fällig, doch anscheinend passt den Verantwortlichen der AMA ein Knallkopf wie Friese gut in den Kram. Er bringt Quoten für Promoter Feld Entertainment.

Des einen Pech, des anderen Glück. Der bislang vom Pech wahrlich verfolgte Franzose Marvin Musquin zog vorbei auf Rang 3 im Ziel, sein zweites Podium in diesem Jahr. Die weiteren Plätze holten sich Malcolm Stewart mit Karrierebestleistung und der etwas ausgepumpte Adam Cianciarulo.

In der WM-Tabelle führt Ken Roczen nun mit 16 Punkten Vorsprung vor Webb. Aus dem winterlichen Indianapolis zieht der SX-Zirkus in das sonnige Florida nach Orlando.

Im Moment passt also alles perfekt: Wir sehen den besten Ken Roczen aller Zeiten auf einem Motorrad, das keine Wünsche übrig lässt und perfekt auf den Thüringer abgestimmt ist. Zusätzlich für positive Energie sorgt seine Rolle als frischgebackener Vater: Roczen zelebriert förmlich während und nach jedem Rennen Daddy-Power! Die Körpersprache des 26-Jährigen erinnert an UFC-Star Conor McGregor, und über die sozialen Medien lässt er seine Millionen Follower weltweit unglaublich authentisch am Familienleben teilhaben. Klar, im Supercross kann sich alles in Sekundenbruchteilen ändern. Doch von Rennen zu Rennen wachsen die Chancen auf die Krönung einer der wohl größten Comeback-Stories des Sports aller Zeiten. ■



ALIGN MEDIA

Drei fliegende Musketiere: #2 Webb, #9 Cianciarulo, #94 Roczen


ALIGN MEDIA

Glück gehabt: #25 Marvin Musquin vor #19 Bogle und #7 Plessinger


HRC

We are Family: Ken Roczen mit Frau Courtney und Baby Griffin

SUPERCROSS-WM

Indianapolis (USA): 02. Februar

1.	Ken Roczen (D)	Honda
2.	Justin Barcia (USA)	GasGas
3.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4.	Cooper Webb (USA)	KTM
5.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
6.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
7.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
8.	Joey Savatgy (USA)	KTM
9.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
10.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha

Indianapolis (USA): 06. Februar

1.	Ken Roczen (D)	Honda
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Marvin Musquin (F)	KTM
4.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
5.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
6.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
7.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
8.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
9.	Joey Savatgy (USA)	KTM
10.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 17 Läufen

1.	Ken Roczen	138 Punkte
2.	Cooper Webb	122
3.	Eli Tomac	114
4.	Adam Cianciarulo	105
5.	Justin Barcia	96
6.	Dylan Ferrandis	96
7.	Malcolm Stewart	95
8.	Marvin Musquin	94
9.	Zach Osborne	87
10.	Aaron Plessinger	82



Zu Hause die Favoriten: #5 Titelverteidiger Ivanov und Russischer Meister Kononov

SCHIFFNER

Ende einer Hängepartie

So sehr hing eine Eisspeedway-WM noch nie am seidenen Faden: Erst am vergangenen Samstag konnte die FIM bekannt geben, dass die Titelentscheidung 2021 am Wochenende mit Genehmigung der WADA stattfinden darf.

Von: **Thomas Schiffner**

Tage- und nächtelang glühten die Telefondrähte quer durch Europa. Durch die Absage Berlins war das WM-Rennen in Togliatti am kommenden Samstag und Sonntag als einziger GP 2021 übrig geblieben, um auch zum 56. Mal seit 1966 einen Weltmeister zu ermitteln. Offenbar hatte die FIM nicht bedacht, dass die Welt-Antidoping-Agentur WADA wegen des russischen Staatsdopings Weltmeisterschaftswettbewerbe der IOC-Mitgliedsverbände in Russland bis einschließlich 2022 untersagt hat. Und die FIM ist IOC-Mitglied! Fahrern, die illegal in Togliatti gestartet wären, hätte eine mehrjährige Sperre gedroht. FIM-Bahnsportchef Armando Castagna verhandelte tagelang mit der WADA, die DMSB-Vertreter Bernd Sagert und Sascha Dörner versuchten, die Lage für die vier deutschen Fahrer Hans Weber, Markus Jell, Max Niedermaier und Luca Bauer zu klären: Fahren oder nicht fahren?

Genehmigung nur für 2021

Erst am vergangenen Samstag – viele Fahrer waren schon auf dem Weg nach Russland – kam Entwarnung durch die FIM: „Die WADA war der Ansicht, dass die Aufrechterhaltung der FIM-Weltmeisterschaft in Togliatti … nicht im Widerspruch zur CAS-Entscheidung stand … insbesondere unter Berücksichtigung, dass die FIM-WM in weniger als zwei Wochen beginnen soll und nur wenige Wochen seit dem Erlass der CAS-Entscheidung … vergangen sind.“ Aber: Diese „Sondererlaubnis“ erlaubt keine Rückschlüsse auf künftige Jahre oder andere Sportarten (MotoGP, Motocross).

Die Schweden Stefan und Niklas Svensson mussten absagen, da wegen der Covid19-Pandemie die für die Einreise nach Russland notwendige Auslandskrankenversicherung nicht erhältlich war. Als Nachrücker starten die Russen Dinar Valeev und Andrej Shishegov, Letzterer ist wie Pavel Nekrassov für Kasachstan am Start. Damit sind statt der ursprünglich vier nun sechs Russen dabei. Für den Deutschen und die Österreicher Franky Zorn und Harald Simon ein Nachteil, denn die Gastgeber haben als Einzige zahlreiche Rennen und noch mehr Trainings hinter sich. Am ehesten hätte man Hans Weber eine Top-Platzierung zugetraut. Doch der 36-jährige Oberbayer meldete sich am Sonntag von zu Hause: „Der Transporter ist unterwegs kaputtgegangen, die WM-Teilnahme muss ich leider in den Wind schreiben.“

Wenn also höchstwahrscheinlich ein Russe gewinnt, wird es diesmal keine russische Hymne und keine Flagge geben: Das hat die WADA verboten. ■

Ist dabei: #11 Max Niedermaier (Foto). Wieder daheim: #20 Hans Weber

SCHIFFNER

WM-TEILNEHMER

Eisspeedway-WM-Finale, Togliatti (RUS), 13./14. Februar

Nr.	Fahrer	Land
33	Johann Weber*	D
2	Lukas Hutla	CZ
919	Dmitry Khomitsevich	RUS
66	Aki Ala-Riihimäki	FIN
5	Max Niedermaier	D
333	Daniil Ivanov	RUS
912	Pavel Nekrassov	KZ
50	Harald Simon	A
800	Jasper Iwema	NL
48	Luca Bauer	D
11	Markus Jell	D
181	Andrej Shishegov	KZ/RUS
16	Nikita Toloknov	RUS
911	Igor Kononov	RUS
100	Franz Zorn	A
114	Dinar Valeev	RUS

*abgesagt

NACHRICHTEN

MXGP-KALENDER WIRD ANGEPASST

Der italienische Infront Moto Racing-CEO David Luongo kündigte an, dass es Änderungen im Kalender der Motocross-WM geben wird. „In den kommenden Tagen werden wir den Kalender 2021 veröffentlichen, mit einigen Anpassungen“, so Luongo. „Die Saison soll etwas später beginnen, denn wir möchten flexibel bleiben, um Grands Prix mit Publikum zu organisieren.“ Aktuell soll die WM am 3. April in Oman starten.

TIM GAJSER STARTET IN ITALIEN

Die WM-Vorbereitung für Motocross-Weltmeister Tim Gajser läuft auf Hochtouren. Der Slowene trainiert auf der HRC-Honda in den nächsten Wochen auf Sardinien und plant, bei den drei Runden der Italienischen Meisterschaften im Februar/März an den Start zu gehen. Neben Motocross stehen für den 24-jährigen, vierfachen Weltmeister aus Ptuj auch Training auf dem Rad und Laufeinheiten auf dem Programm.

SPEEDWAY TEAM CUP EXPANDIERT

Der Speedway Team Cup (STC), die inoffizielle zweite Liga in Deutschland, gewinnt in 2021 zwei Teams dazu. Neben dem Quartett MSC Cloppenburg, MSC Olching, MSC Berghaupten und MSC Diedenbergen, die schon die letztjährige Saison bestreiten wollten, die aber wegen Covid19 abgesagt wurde, sind auch der MSC Brokstedt und der MC Güstrow dabei. Beide Vereine haben für die Bundesliga 2021 gemeldet, von der aber unsicher ist, ob sie dieses Jahr stattfindet. Auch die STC-Teilnehmer haben noch keine fixen Termine. Die Speedway Veranstalter Gemeinschaft (SVG) teilte aber mit, dass die für den Nachwuchs vorgesehene Runde notfalls auch ohne Zuschauer stattfinden soll.

Alle Bahnsport-Weltmeister




Speedway-WM-Titel 2020 verteidigt: Bartosz Zmarzlik



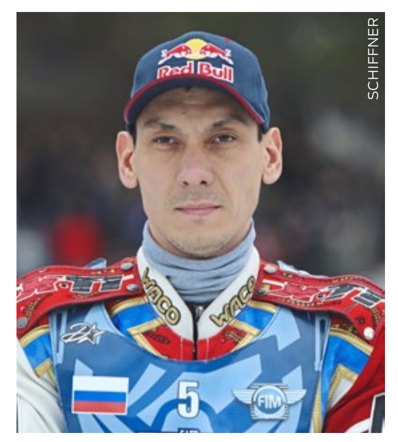
Neunter deutscher Langbahn-Weltmeister: Lukas Fienhage



Rekord: Sechsfacher Speedway-Weltmeister Tony Rickardsson



Viermal Langbahn-Weltmeister: Karl Maier



Vier Titel und „Corona-Eisspeedway-Weltmeister“: Daniil Iwanov



JAHR	SPEEDWAY-WM	LANGBAHN-EM/WM	EISSPEEDWAY-WM	SPEEDWAY-TEAM-WM
1936	Lionel van Praag (AUS)			
1937	Jack Milne (USA)			
1938	Bluey Wilkinson (AUS)			
1949	Tommy Price (GB)			
1950	Freddie Williams (GB)			
1951	Jack Young (GB)			
1952	Jack Young (GB)			
1953	Freddie Williams (GB)			
1954	Ronnie Moore (NZ)			
1955	Peter Craven (GB)			
1956	Ove Fundin (S)			
1957	Barry Briggs (NZ)	Basse Hveem (N)*		
1958	Barry Briggs (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		
1959	Ronnie Moore (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		
1960	Ove Fundin (S)	Josef Hofmeister (D)*		Schweden
1961	Ove Fundin (S)	Timo Laine (FIN)*		Polen
1962	Peter Craven (GB)	Bertil Strid (S)*		Schweden
1963	Ove Fundin (S)	Bertil Strid (S)*		Schweden
1964	Barry Briggs (NZ)	Kurt W. Petersen (DK)*		Schweden
1965	Björn Knutsson (S)	Björn Knutsson (S)*		Polen
1966	Barry Briggs (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Polen
1967	Ove Fundin (S)	Manfred Poschenrieder (D)*	Boris Samorodov (SU)	Schweden
1968	Ivan Mauger (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1969	Ivan Mauger (NZ)	Don Godden (GB)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Polen
1970	Ivan Mauger (NZ)	Jon Ödegard (N)*	Antonin Svab (CS)	Schweden
1971	Ole Olsen (DK)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1972	Ivan Mauger (NZ)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1973	Jerzy Szczakiel (PL)	Ole Olsen (DK)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1974	Anders Michanek (S)	Egon Müller (D)	Milan Spinka (CS)	England
1975	Ole Olsen (DK)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	England
1976	Peter Collins (GB)	Ivan Mauger (NZ)	Sergej Tarabanko (SU)	Australien
1977	Ivan Mauger (NZ)	Anders Michanek (S)	Sergej Tarabanko (SU)	England
1978	Ole Olsen (DK)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1979	Ivan Mauger (NZ)	Alois Wiesböck (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	Neuseeland
1980	Michael Lee (GB)	Karl Maier (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	England
1981	Bruce Penhall (USA)	Michael Lee (GB)	Vladimir Ljubitsch (SU)	Dänemark
1982	Bruce Penhall (USA)	Karl Maier (D)	Sergej Kasakov (SU)	USA
1983	Egon Müller (D)	Shawn Moran (USA)	Sergej Kasakov (SU)	Dänemark
1984	Erik Gundersen (DK)	Erik Gundersen (DK)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1985	Erik Gundersen (DK)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Suchov (SU)	Dänemark
1986	Hans Nielsen (DK)	Erik Gundersen (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1987	Hans Nielsen (DK)	Karl Maier (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1988	Erik Gundersen (DK)	Karl Maier (D)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1989	Hans Nielsen (DK)	Simon Wigg (GB)	Nikolai Nischtschenko (SU)	England
1990	Per Jonsson (S)	Simon Wigg (GB)	Jarmo Hirvasoja (FIN)	USA
1991	Jan O. Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Sergej Iwanov (SU)	Dänemark
1992	Gary Havelock (GB)	Marcel Gerhard (CH)	Juri Iwanov (GUS)	USA
1993	Sam Ermolenko (USA)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Fadeev (RUS)	USA
1994	Tony Rickardsson (S)	Simon Wigg (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Schweden
1995	Hans Nielsen (DK)	Kelvin Tatum (GB)	Per-Olof Serenius (S)	Dänemark
1996	Billy Hamill (USA)	Gerd Riss (D)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Polen
1997	Greg Hancock (USA)	Tom Dunker (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Dänemark
1998	Tony Rickardsson (S)	Kelvin Tatum (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	USA
1999	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Vladimir Fadeev (RUS)	Australien
2000	Mark Loram (GB)	Kelvin Tatum (GB)	Kyrill Drogalin (RUS)	Schweden
2001	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Australien
2002	Tony Rickardsson (S)	Robert Barth (D)	Per-Olof Serenius (S)	Australien
2003	Nicki Pedersen (DK)	Robert Barth (D)	Vitali Khomitsevich (RUS)	Schweden
2004	Jason Crump (AUS)	Gerd Riss (D)	Dmitri Bulankin (RUS)	Schweden
2005	Tony Rickardsson (S)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2006	Jason Crump (AUS)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2007	Nicki Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2008	Nicki Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2009	Jason Crump (AUS)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2010	Tomasz Gollob (PL)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2011	Greg Hancock (USA)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2012	Chris Holder (AUS)	Joonas Kylmäkorpi (FIN	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2013	Tai Woffinden (GB)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Daniil Iwanov (RUS)	Polen
2014	Greg Hancock (USA)	Erik Riss (D)	Daniil Iwanov (RUS)	Dänemark
2015	Tai Woffinden (GB)	Jannick de Jong (NL)	Dmitri Koltakov (RUS)	Schweden
2016	Greg Hancock (USA)	Erik Riss (D)	Dmitri Khomitsevitch (RUS)	Polen
2017	Jason Doyle (AUS)	Mathieu Tresarrieu (F)	Dmitri Koltakov (RUS)	Polen
2018	Tai Woffinden (GB)	Martin Smolinski (D)	Dmitri Koltakov (RUS)	Russland
2019	Bartosz Zmarzlik (PL)	Dimitri Berge (F)	Daniil Iwanov (RUS)	Russland
2020	Bartosz Zmarzlik (PL)	Lukas Fienhage (D)	Daniil Iwanov (RUS)	–**

* bis 1970 Europameisterschaft

** wg. Corona-Pandemie nicht ausgetragen

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW





2003 BMW Z8 Alpina, erst 10.850 km! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er 0172/8339378 H



X6 M50d, EZ 12/2017, 89487 km, 280 kW, M Sportpaket, M Aerodynamikpaket, RFK, bel. Komfortsitze, HUD, Surround View, 20" LMR, uvm., 49.900,- € (MwSt. awb.). Autohaus J.B. LELL e.K. Schwandorf, Industriestrasse 18 + 20, 92421 Schwandorf, Tel. 09431/7444-0, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55717

BMW Alpina





Alpina D3 S Biturbo Touring Allrad, Neuwagen, alpinweiß / Leder Vernasca schwarz, Vollausstattung, 84.900,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 8,4; außerorts 5,2; kombiniert 6,4; CO2-Emission kombiniert 167 g/km, Effizienzkl. C. Autohaus Unterberger GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, unterberger.cc H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55710

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!
Neu u. gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Jaguar-Motor. Verkaufe Moter 3,5 l, komplett gemacht, einbaufertig, Bj. 1950, Preis 8.850,- €. Tel. 0043/664/6191996

mehr: motor-klassik.de Nr. 55594

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Mercedes



AMG GT R Roadster 1/750, Neuwertig! EZ 1/20 2000 km, Greenhellmagno, Leder schwarz, 1. Hd., Topausst., v. Privat VS. Seriöse Angebote unter Tel. 0151/23635134

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55655



G 350 d Designo/Harman/HUD/Memory, EZ 12/2016, 78356 km, 180 kW (245 PS), SCHWARZ, Navi, Klima, Xenon, SHZ, AHK, 70.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Mercedesstr. 1-10, 73066 Uhingen, Tel. 07161/6518769, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55684



AMG GLS 63 4M+ *NIGHT*23Z*PANO* AHK*, EZ 01/2021, 3000 km, 450 kW (612 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 169.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lehfeld 6, 21029 Hamburg-Bergedorf, Tel. 040/725707-0, www.nord-ostsee-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55675

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H



2010 Mercedes SLS AMG, 1. Hand! Erst 13.013 km! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche

911 Carrera 4 GTS Cabrio (997.2), EZ 03/2012, 26500 km, schwarz, Leder, Navi, PDK, etc. Top-Zustand, Serviceheft, VB 97.911,- €. Tel. 06591/9849302

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



911 3.3 Turbo Einzelstück, EZ 78, 79000 km, 221 kW (300 PS), Dt. Fzg, top Zustand, nur Familienbesitz, 159.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55728

Suche 993 Cabrio, nur dt. Fzg., unfallfr., Scheckh., bis 70000 km. T. 0171/2305545



964 C2 Cabrio Tip, EZ 04/93, 129600 km, dt. Fzg., schwarz/grau, Klima, SHZ, Bestzustand, 65.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55725



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de • kfz_leitungen.de



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H







www.Rennsportshop.com





Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900.- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 od. Mobil +49 (0)172-7186266 H





>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



www.berlin-tuning.com H





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 09/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,20
❏ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



RED BULL

Erster Blick auf die DTM 2021 mit neuen Fahrern und neuen Marken: Alex Albon tritt im Ferrari mit Alpha-Tauri-Look an

Wer braucht einen Hamilton?

Zum Mercedes-Vertragspoker MSa 08/2020

In den Produktionsstandorten von Mercedes werden Kantinen für die Mitarbeiter geschlossen – zwei Millionen Euro Einsparung im Jahr –, und Lewis Hamilton bekommt 45 Millionen. Wer braucht einen Hamilton, wenn es einen George Russell gibt!

Matthias Grabowsky
per E-Mail

Bravo, Opel!

Zur Audi-Quattro-Historie MSa 04/2021

Einfach herrlich, wie Walter Röhrl 1982 der Audi-Zeitmaschine mit seinem Opel Ascona 400 die Grenzen aufgezeigt hat. Bravo, Opel und Röhrl!

Ruedi Fehr
CH-8624 Grüt

Keine Hilfe für Dovi

Zum Fahrerpersonal bei Ducati MSa 07/2021

Was ist los bei Ducati? Nach Casey Stoner war lange Zeit kein Fahrer imstande, das Biest zu bändigen. Erst Andrea Dovizioso wusste sich auf die Ducati einzustellen. Dovi wurde hinter Marquez drei Mal Vizeweltmeister. Doch anstatt den Änderungswünschen seines Top-Fahrers nachzugeben, holte man zuerst Andrea Iannone, dann Jorge Lorenzo und schließlich Danilo Petrucci ins Team und erhöhte damit den Druck auf Dovi. Alle drei „B-Fahrer" hatten freie Fahrt und verhinderten somit aktiv einen möglichen WM-Titel. Entweder wurden Dovizioso wichtige Punkte weggenommen, oder die Teamkollegen verwickelten ihn sogar in Unfälle. Vielleicht sollte man mal über einen Austausch von Teamleiter Dall'Igna nachdenken, statt immer weiter gute Fahrer zu verschleißen. Ducati war Dovis Heimat. Er hätte es verdient gehabt, von seinem Team auch die beste Unterstützung zu erfahren.

Rudolf Kowalski
D-50672 Koblenz

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

täglich Mittwoch, 10. Februar bis Dienstag, 16. Februar

je 19.50	Top Speed Classics	eoTV**

Freitag, 12. Februar

15.15	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Zus./Wh.)	Sport 1+*

Samstag, 13. Februar

14.00	Formel E Inside – Mercedes (Reportage)	SAT.1
19.20	Top Speed Classics (9-Seen-Tour)	eoTV**

Sonntag, 14. Februar

07.45	Formel 1 2020, Rennen Abu Dhabi (Wh.)	Sky Sport 2*
ab 08.05	NASCAR Cup 2020, Playoff-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.10	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Zus./Wh.)	Sport 1+*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.35	NASCAR Cup 2020, Saisonrückblick	Motorvision TV*
19.05	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
19.30	Porsche GT Magazin	Sport 1+*
20.00	NASCAR Cup Series, Daytona 500 **LIVE**	Sport 1+*
20.00	NASCAR Cup Series, Daytona 500 **LIVE**	Motorvision TV*

Montag, 15. Februar

12.05	NASCAR Cup Series, Daytona 500 (Wh.)	Sport 1+*
19.20	Goodwood Members' Meeting	eoTV**

Motorrad

Samstag, 13. Februar

ab 12.40	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 16.05)	Motorvision TV*

Montag, 15. Februar

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.45)	Motorvision TV*

Dienstag, 16. Februar

ab 16.05	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Simracing

Sonntag, 14. Februar

19.00	Formel 1 Virtual, GP Interlagos **LIVE**	Sky Sport 2*

Livestream/Internet

Samstag, 13. Februar

00.55	TRS Manfeild, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
04.45	TRS Manfeild, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.00	Asian LM Series Dubai, 1. Rennen **LIVE** auch: www.asianlemansseries.com/live	motorsport.tv*
23.30	TRS Manfeild, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

Sonntag, 14. Februar

04.05	TRS Manfeild, 4. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.00	Asian LM Series Dubai, 2. Rennen **LIVE** auch: www.asianlemansseries.com/live	motorsport.tv*

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

13./14.02.	Asian Le Mans Series, Dubai (2 Rennen)	UAE
13./14.02.	Toyota Racing Series, Manfeild (Finale)	NZ
14.02.	NASCAR Cup Series, Daytona 500	USA
16./17.02.	GT Winter Series, Portimão	P

Motorrad

13.02.	Supercross-WM, Orlando (1)	USA
13./14.02.	Eisspeedway-WM, Togliatti	RUS

Vorschau



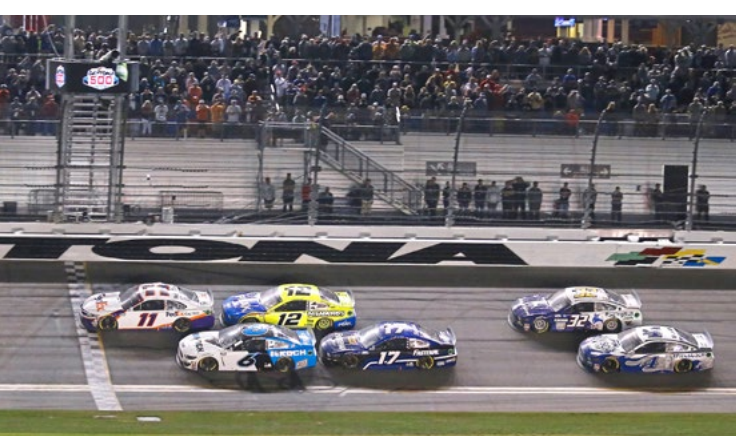
MCLAREN

F1-Präsentation: Der McLaren MCL35M ist das erste Auto des Jahrgangs 2021



HAAS F1 TEAM

F1-Interview: Mick Schumacher über die Erwartungen für seine Rookie-Saison



MOTORSPORT IMAGES

NASCAR: Die neue Saison startet traditionell mit dem Daytona 500



SCHIFFNER

Eisspeedway-WM: Frostiger Saisonstart im russischen Togliatti